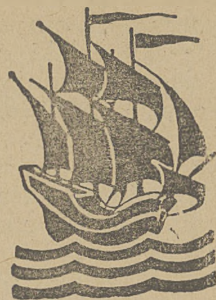


Morski Przegląd Gospodarczy

BULLETIN OF THE CHAMBER OF INDUSTRY AND COMMERCE AT GDYNIA



BIULETYN IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI | ORGAN PUBLIKACYJNY DELEGATURY RZĄDU DLA SPRAW WYBRZEŻA | BIULETYN ZRZESZEŃ GOSPODARCZYCH WOJ. GDAŃSKIEGO I POMORSKIEGO

Nr 2 (9) | Gdynia, luty 1947 r | Rok II

Prof. Inż. Wacław Tomaszewski



Problem odbudowy miast morskich

W ciągu kilkunastu zaledwie miesięcy ubiegłych od czasu zawieszenia działań wojennych, zawdzięczając skupionym wysiłkom myśli, woli i pracy — główne porty nasze ożyły i ruszyły z miejsca. Obecnie stoimy wobec olbrzymiego zadania ruszenia z posad martwoty całego Wybrzeża i zbliżenia go do morza, już jako zorganizowanej aparatury z wszelkimi widokami własnego rozwoju, jak też wyrazami świadczeń dla dobra Narodu.

W tym nadchodzącym okresie środek ciężkości całego zagadnienia przesunie się również do miast, które przez skupiony wysiłek wszystkich trzech sektorów: państwowego, spółdzielczego i prywatnego, będą musiały wyjść z impasu gospodarczego, pozbyć się swej bezwyrazowości cywilizacyjnej i zdobyć widomy stygmat miast portowych.

Jest to życiowa, nieodwołalna konieczność Narodu a przyśpieszenie i usprawnienie akcji naprawy miast naszym naczelnym technicznym obowiązkiem. Rozumiemy, że miasto jest czymś więcej niż atrakcją, ozdobą i tłem portu — miasto jest funkcyjnie nieodłączną częścią portu. W swoim czasie, nazywając miasto i port jednym skrótem „Port GDYNIA" daliśmy świadectwo rozumieniu niepodzielności tych dwóch elementów. Port sam przez się — jako zespół basenów, nabrzeży, dźwigów i magazynów — nie będzie organizmem żywym skoro zabraknie mu specyficznej odżywki sączącej się z przyległego miasta. Tylko z zespolenia tych dwóch elementów powstaje zdatny do rozwoju i konkurencji organizm, uzupełniający wszelkie dyspozycje główne—witalnością swego istnienia.

Błędem jest rozumowanie, że wystarczy na przedłużenie dróg komunikacyjnych na parę set kilometrów od centrów wytwórczych, zmontować morską stację przeładunkową, aby wymiana dóbr ze światem potoczyła się korzystnym dla Narodu torem.

Fakt, że amfibijne działania wojenne gołą plażę z powodzeniem wykorzystywały dla wyładunku setek tysięcy ton materiału bojowego, wcale nie upoważnia do orientowania zbliżającej się nowoczesności technicznej na racjonalizm wojenny.

Jak by znakomitą nie była technika nawigacyjna i przeładunkowa, stempel cywilizacyjny Narodu musi być czytelny w życiu portowym.

Bez przyległego miasta funkcjonalizm którego od widomych znaków dłuży się aż po nieuchwytne impoderabilia — nabrzeża portowe i dźwigi pozostaną bezdusznym betonem i żelaziwem — robotem — odrażającym świat martwotą swego oblicza.

Nie potrzebujemy daleko szukać potwierdzenia tych postulatów. Obserwujemy rozwój Gdyni i Gdańska: przeżyliśmy zaledwie kilkanaście miesięcy czasów powojennych, a widoczną się staje przewaga zwyżkowej linii rozwojowej Gdyni w porównaniu z Gdańskiem.

Pogruchotany port gdyński z ocalałym miastem ma mocniejsze tętno, niż niezbyt uszkodzony port gdański ze zniszczonym totalnie miastem. W rejestrze wielu przyczyn tego zjawiska, najwidoczniejszą pozycję ma fakt ocalenia i szybkiej, zadziwiająco szybkiej rezurekcji funkcjonalizmu miasta Gdyni.

Na tej podstawie możemy sądzić, że Szczecin skoro tylko oddany zostanie całkowicie do naszej dyspozycji, pomimo swych nieprzebudowanych połączeń z zapleczem — lepiej wystartuje niż Gdańsk i rywalizować zacznie z Gdynią. Pojemność ocalałego miasta wystarczy jako zaczyn i odskocznia do rozwoju i tempa, nadrabiającego czas utracony.

Utrupiony Gdańsk nie posiada sił własnych. Miasto pozbawione jest wszelkich zaczynów i odskoczni. Toteż

znakomity wachlarz połączeń komunikacyjnych z całego zaplecza polskiego prowadzi dziś do organizmu okaleczonego, przeładunkowego robota. Inwestycje portowe nie mają echa w mieście; przysporzony zysk, odnotowany w kasach, nie będzie wzbogaceniem skarbca narodowego, jak długo nie powstanie miasto Gdańsk. zdatne do rozbudowy własnego życia w skali odpowiadającej pozycji historycznej, cywilizacyjnej i gospodarczej ziem naszego Narodu w tej części Europy.

W pełni uświadamiamy sobie, że zaplecze naszych portów nie kończy się na ziemiach polskich — ma zasięg dalszy — aż po Tryest i Saloniki. Z chwilą, gdy mocniej uwidoczni się nasz ciąg gospodarczy ku północy, południe środkowej Europy samorzutnie przyłączy znaczną część swych interesów do biegu naszych nurtów gospodarczych, dążących do Bałtyku.

Mamy więc dwa aspekty ilustrujące znaczenie Szczecina i Gdańska, Primo: aspekt na tle gospodarki polskiej, secundo: gospodarki europejskiej.

Z tą chwilą sprawa budowy Gdańska ma szczególną wagę i zagadnienie to musi porwać bez reszty cały Naród Polski.

Po tej dygresji, wracając do tematu naprawy miast portowych, a w szczególności budowy Gdańska. zgodnie z wyżej przytoczonymi założeniami, dążymy do rozpoznania wartości elementu miejskiego przybyłego na Wybrzeże.

Na koniec czerwca 1946 r. sprawozdania urzędowe podały 773.999 ludności przybyłej na Wybrzeże po mienie i zatrudnienie. Z tej liczby 413 tysięcy zaludniło opustoszałe miasta i miejskie ruiny.

Nie przybyli ci ludzie na swoje dawne miejsca, na teren dobrze dawniej znany, ułatwiający wkoordynowanie się w rzeczywistość za przykładem Warszawy, Poznania, bądź innych miast polskich. Pomimo. że Warszawa obrócona została w perzynę — warszawiacy mają to coś do czego mogą się nawiązać i snuć dalej wątek swego urbanizmu.

W Warszawie pozostało tło — tu w Gdańsku tło musimy dopiero zakładać. Handicapy zatem nie są równe. Okoliczność ta stwarza pierwsze opory. Drugie — to brak kwalifikacji. Rejestry, sporządzone na podstawie meldunków, bądź ankiet nie powiedzą tyle, co świat techniczny, oceniając wydajność pracy w zakładach przemysłowych na 60% wydajności przedwojennej. — Gorzej dzieje się w budownictwie.

W tymże samym czasie według sprawozdań Centralnego Zarządu Przemysłu Metalowego trzy fabryki wagonów kolejowych, położonych w głębi kraju — doszły do produkcji 600 wagonów miesięcznie, pod czas gdy produkcja przedwojenna tychże zakładów wynosiła 288 sztuk. Produkcja miesięczna parowozów w dwu zakładach wynosi dziś 20 parowozów, gdy przedwojenna miesięcznie 14.

Tymi cyframi ilustrujemy różnice, zachodzące w kwalifikacjach technicznych między przeciętną elementu przybyłego na nieznany mu dotychczas obcy teren wybrzeża, a elementem powracającym do siebie.

Jeżeli ludzi powracających do swoich miast w głębi kraju mozemy już uważać za element osiadły — to tego wniosku nie możemy stosować do elementu przybyłego na teren miast morskich: trwa tu dotąd stan płynny. Najlepiej świadczą o tym nie wyrównane stosunki ludnościowe: obok miast skrajnie przeludnionych — miasta puste; w jednym mieście głęboki kryzys mieszkaniowy — w drugim katastrofalny dla jakiejkolwiek gospodarki miejskiej brak zaludnienia.

W tych warunkach proces urbanizacji miast Wybrzeża nie ma dotąd wyraźnego oblicza, a tym samym dwa następne sektory, na których opiera się plan 3-letni — sektor spółdzielczy i sektor prywatny są pojęciami wyznaczalnymi.

Nie mniej musimy stwierdzić, że nie ma w tym powodów do pesymizmu. Wręcz przeciwnie płynna masa, zaludniająca miasta portowe, jest wysoce plastyczna, łatwo przystosowująca się i urabiająca się w miarę krzepnących warunków gospodarczych.

Sprzyjające warunki i zarządzenia będą miały tu uwielokrotniony efekt, zawdzięczając właśnie tym plastycznym właściwościom nowych formacji ludnościowych naszych miast morskich.

Brak kwalifikacji technicznych — tak boleśnie odczuwany dziś na Wybrzeżu — nie jest wyrazem braku zdatności. Odwołuję się do inżynierów, którzy pamiętają niebywałe trudności w wykonywaniu elementarnych zadań technicznych w Gdyni w latach 1925—1930 mogą oni poświadczyć jakie wysokie osiągnięcia uzyskane były po 10 latach, kiedy to nasz robotnik oceniany przez cudzoziemców — zdobywał najwyższą ilość punktów, grubo przewyższając punktację robotników francuskich, duńskich, holenderskich i norweskich.

Wówczas w latach 20-ych na pustkowie wsi gdyńskiej przybywał tłum, którego przekrój wyglądał stanowczo gorzej niż przybyszów dzisiejszych a jednak podołali zadaniu w skali znakomitej. Ten przykład miejmy przed oczami, wołając o naukę i dyscyplinę pracy.

Reasumując powyższe wywody stwierdzamy:

p r i m o: pierwszoplanowość zagadnienia naprawy miast morskich;

s e c u n d o: niedostateczną sprawność obecnego elementu miejskiego do wytworzenia w zasięgu oddziaływania planu 3-letniego niezbędnych nadwyżek oraz

t e r t i o: **niezwłoczność zapoczątkowania akcji zmierzającej do najskuteczniejszego obsłużenia i załatwienia obu tych spraw.**

W dzisiejszych warunkach gospodarczych i politycznych — akcja ta mieści się wyłącznie w granicach kompetencji rządowych. Tylko główni dysponenci walorów gospodarczych, a nieodłącznie w ślad za tym walorów kulturalnych

— mogą przyczynić się do typowania miast i przeznaczenia im roli, którą będą musiały spełnić w dalszym życiu Rzeczypospolitej. Decentralizacja instytucji rządowych i kulturalnych daje do ręki planujących znakomite instrumenty dla zdynamizowania życia wyznaczonego miasta, a tym samym do wstępnego wyrównania stopnia zaludnienia.

Zakładamy, że akcja ta jest już w toku i przekonani jesteśmy, że miasta skrajnie przeludnione zostaną w pewnym stopniu odciążone, ale paląca sprawa braku mieszkań nie zostanie załatwiona.

Akcja administracyjnego uszczelniania jest tylko doraźnym chwytem — „złem" koniecznym, która długo trwać nie powinna. Popularnie zwany proces „sardynkowania" (skuteczny z chwilą utraty głowy wszystkich uszczelnionych) zbyt przedłużając się — spowodować może nieobliczalne szkody szczególnie na odcinku gospodarczego uaktywnienia ludności miejskiej.

Okoliczność ta w sposób wręcz dramatyczny nasila sprawę dostarczania brakującej ilości izb mieszkalnych, szczególnie w politycznie, gospodarczo i kulturalnie eksponowanym Gdańsku.

Nie mamy możliwości ani gospodarczych ani technicznych do rozwiazania tego problemu w skali **kapitalnej**. Pozostaje nam szukanie innych sposobów, ale nie paliatywów, sprowadzających się do kategorii tymczasowego „zła koniecznego" lecz konstruktywnych poczynań z najbardziej rozwartym wachlarzem osiągalnych niezwłocznie pożytków.

Nie widzimy innego wyjścia jak zorganizowanie przemysłu budowlanego elementów dla domów składanych. Jeżeli po stwierdzeniu bezpośrednich korzyści już odnotowanych w wielu państwach zachodniej Europy, rozważymy długi łańcuch korzyści pośrednich, to łatwo przekonamy się, że jest to bodaj jedyny sposób pozytywnego ujęcia problemu **budowy Gdańska w pierwszej fazie.**

Podkreślamy w myśl powyższego następujące momenty:

1) Powstaną sprzyjające warunki dla zorganizowania się przemysłu budowlanego,
2) Dla przyśpieszonego wyszkolenia brakujących kadr technicznych wszystkich stopni,
3) Dla zorganizowania się sektorów: spółdzielczego i prywatnego do akcji budownictwa kapitalnego,
4) dla wyszkolenia architektów, zdatnych do wybudowania Gdańska w skali kulturze naszej odpowiadającej,
5) Wreszcie co najważniejsze — dla osiągnięcia już w pierwszej fazie odbudowy cywilizacyjnie wyrównanego oblicza miasta. (nie powinniśmy tej sprawy przeoczyć; w warunkach obecnych jak by nie były doskonałe urzędy nadzorcze — przez dłuższy czas będzie groziło nam niebezpieczeństwo ohydnego budownictwa w stylu podmiejskim, w rodzaju gdyńskich Pekinów i Budapesztów).

Z kolei nasuwa się pytanie: w jaki sposób akcja stawiania domów o konstrukcjach składanych ma być realizowana, aby istotne pożytki nie były zmarnowane.

Pomijając zagadnienia gospodarczo - techniczne, które muszą być wszechstronnie przepracowane — musimy rozważyć całą sprawę od strony urbanistycznej.

Otóż wydaje się nie ulegać wątpliwości, że terenem tak pojętej zabudowy musi być **śródmieście Gdańska.**

Na pozór tak stawiana sprawa wygląda na propozycję barbaryzowania miasta w którym nie przestały jeszcze promieniować wartości zabytkowe, ale gdy uprzytomnimy sobie, że z chwilą gdy we wszystkich możliwych miejscach śródmieścia przy zachowanych inwestycjach jak to: brukach, kanalizacjach, wodociągach, elektryczności, gazie i komunikacji tramwajowej niezwłocznie powstaną zaludnione domki, **to arterie miejskie również niezwłocznie zostaną przywrócone do życia.**

Jest rzeczą bezsporną, że tylko **pulsacja ciągów miejskich decyduje o rezurekcji miasta.** Miasto tak czy inaczej przywrócone do życia przez samo prawo, że tak powiem, sekrecji gruczołów swego organizmu, skróci czas trwania domów tymczasowych i zastąpi je bez żadnych wstrząsów dla gospodarki i cywilizacji narodowej kamienicami kapitalnymi.

Jeżeli akcję zorganizowanego budownictwa tymczasowego oprzemy na sektorach: spółdzielczym i prywatnym, a budownictwo kapitalne ograniczymy do kompetencji sektora państwowego, przy czym inicjatywę jego skoncentrujemy również na terenach śródmiejskich, to problem polityki budowlanej dla Gdańska zostanie rozwiązany z widokami rychłego powstania tego miasta, w czym port i całe zaplecze polskie zest niesłychanie zainteresowane.

Sektor państwowy najbardziej wymierny, dyspozycyjnie zwarty i zdyscyplinowany w każdym czasie, posiadając najdokładniejsze ilustracje stanu rzeczy na swych odcinkach — spełni rolę przodującą w sprawach doskonalenia przemysłu budowlanego, materiałów i wykonawstwa.

Jeżeli jednocześnie uprzytomnimy sobie, że każdy plan sprężyście realizowany — indukcyjnie stwarza nowe dynamizmy, na początku ani przewidywane, a tym bardziej wkalkulowane — to szansa powodzenia ze względu na zdynamizowane bezsporne zdatności Narodu są bardzo duże.

Z doświadczenia przeszłości wiemy, że zawdzięczając obudzonym dynamizmom przedwcześnie rozrosła się Gdynia, wyładowując się na dzikich polach poza zasięgiem planu rozbudowy.

Miasto wyprzedziło opieszałe koncepcje planu ciasno, naparło na port i poszło przedmieściami w nieznane, przysparzając wiele trudności gospodarce miejskiej.

Jeżeli pozwoliliśmy sobie na termin „przedwcześnie" to

mieliśmy na widoku okoliczność, która zawsze może zaistnieć, że cegła na cegłę w naturze układa się znacznie szybciej niż kreskę na szeleshamerze w biurach planowania.

W tych wypadkach tak często praktykowane słowo „p o c z e k a j c i e" wzmocnione kropelką nieodpowiedzialnego „zakazu" powoduje w naszych warunkach szkodnictwo społeczne, gospodarcze, polityczne itd.

Z drugiej strony rzeczywistość nasza nie sprzyja sporządzaniu dobrych planów zabudowy w przyśpieszonym tempie. Jesteśmy więc zmuszeni działać etapami z tym zastrzeżeniem, aby błędy pierwszego etapu nie powodowały katastrofy w etapach następnych: Powinniśmy bez straty czasu pod znakiem n i e z w ł o c z n o ś c i sporządzić i zatwierdzić szkicowy plan zabudowy. Budynki kapitalne wznoszone przez instytucje rządowe już w tym pierwszym etapie planu szkicowego muszą otrzymać miejsce zafiksowane — inne zas budynki wznoszone z elementów składanych, nie należy traktować rygorystycznie.

Gdyby nawet zaszły zrozumiałe błędy w rozmieszczeniu w skupieniu itd. — nie spowodują one katastrofy dla następnego etapu planowania. Dają się łatwo przesuwać, usuwać bez marnotrawstwa materiału i wartości gospodarczych. **To jest ważki i decydujący argument.**

Mgr. Antoni Skotnicki

Rola i zadania Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża

w akcji odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża Morskiego

W pierwszych chwilach po odzyskaniu niepodległości naczelnym hasłem była odbudowa i zagospodarowanie Wybrzeża, uruchomienie portów i stworzenie warunków dla wymiany towarowej z zagranicą. Wiele tu było do zrobienia — trzeba było od samych podstaw, od fundamentów budować życie polskiego Wybrzeża.

W pionierskiej pracy nad przywróceniem życia na tych terenach nadmorskich, spotkały się dłonie polskiego inżyniera, robotnika, polskiego marynarza i rybaka.

Przy kompletnej ruinie portów i miast, braku narzędzi pracy, mieszkań, złych warunkach aprowizacyjnych, komunikacji itp., warunki pracy były tu niezmiernie ciężkie.

Z wydatną pomocą dla odbudowy Wybrzeża pośpieszył Rząd Jedności Narodowej, który od pierwszych chwil wyzwolenia Polski od najazdu hitlerowskiego, podjął aktywną politykę w zakresie morskim. Doceniając wagę zagadnienia odbudowy Wybrzeża, w dążeniu do akoordynowania wszystkich podejmowanych tu wysiłków, uchwałą Rady Ministrów z dn. 12 września 1945 r. powołał do życia **Delegaturę Rządu dla Spraw Wybrzeża,** która swoją działalność rozpoczęła dnia 1 października 1945 r.

Do zakresu działania Delegatury należy nadzór i synchronizacja planowego wysiłku po przez istniejące już instytucje państwowe odnośnie do:

1) odbudowy i wykorzystania portów handlowych na Wybrzeżu,
2) odbudowy miast portowych,
3) odbudowy i uruchomienia przemysłu nadmorskiego,
4) współdziałania w akcji osiedleńczej w miastach nadmorskich,
5) centralizacji budżetu inwestycyjnego i odbudowy oraz doraźnej kontroli prac i wydatków z tym związanych.

Stanowisko Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża, Rząd Jedności Narodowej powierzył Ob. Inż. Eugeniuszowi KWIATKOWSKIEMU.

Delegatura Rządu posiadająca swoją centralę w Gdańsku i Oddział w Szczecinie oraz ostatnio uruchomiony w Elblągu, miała w swym zasięgu całe Wybrzeże w ramach granicy morskiej Państwa Polskiego. Podstawowym zagadnieniem było przygotowanie planu odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża i jego realizacja. Główny akcent w realizacji planu w pierwszym wstępnym okresie położono na odbudowie portów Gdyni i Gdańska, oraz na pracach zabezpieczających w portach Pomorza Zachodniego, ze szczególnym uwzględnieniem Szczecina, jak również i portów Wybrzeża Wschodniego z Elblągiem na czele.

W akcji tej Delegatura Rządu współdziałała ze wszystkimi instytucjami i urzędami, pracującymi na Wybrzeżu. Dokonywała rozprowadzenia specjalnych kredytów Ministerstwa Skarbu i Centralnego Urzędu Planowania na odbudowę, ponadto ingerowała w poszczególnych wypadkach, gdzie nieuwzględnienie odpowiednich dyspozycji pracy w planach inwestycyjnych lub nieoczekiwane przyczyny gospodarcze wymagały specjalnej interwencji. Ten dział pracy jest szczegółowo omówiony w art. Dyr. Bonarka: „Kredytowa Akcja Interwencyjna Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża".

W dniach 4 i 5 10. 1945 r. na posiedzeniu Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku wygłosił Delegat Rządu zasadniczy referat o gospodarczym programie odbudowy Wybrzeża, jednocześnie kierownicy poszczególnych instytucji, pracujących dla odbudowy Wybrzeża, poraz pierwszy składali swe sprawozdania z dokonanych prac. Wynikiem obrad było utworzenie Komisji Morskiej Wojewódzkiej Rady Narodowej, z którą Delegatura ściśle współpracuje.

Komisja ta odbyła swe inauguracyjne posiedzenie w

dniach 21 i 22. 10. 1945 roku w Gdańsku w obecności Prezydenta Krajowej Rady Narodowej, Wiceprezydentów K. R. N., Prezesa Rady Ministrów, oraz Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego, na którym Delegat Rządu złożył sprawozdanie ze stanu zniszczeń, dotychczas prowadzonej odbudowy, oraz nakreślił program dalszych prac w terenie.

W wyniku przeprowadzonych prac i wskazań poprzez utworzone dla tego celu Komisje Planu Odbudowy, Planowania Przestrzennego i Planowania Gospodarczego, opracowany został szczegółowy plan inwestycyjny dla Wybrzeża na rok 1946, który obejmował plan finansowy, plan prac, oraz plan materiałowy. Plan ten został złożony w dniu 18. 12. 1945 r. Prezydium Krajowej Rady Narodowej, oraz Prezesowi Rady Ministrów i resortowym Ministrom i był na podstawie referatu Delegata Rządu przedmiotem obrad Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów.

Na skutek zaleceń Komitetu Ekonomicznego Delegatura Rządu przepracowała następnie ten plan, dostosowując go do wysokości przyznanych dotacji finansowych na r. 1946.

Realizując podstawowe zadania na rok 1946 Delegatura na programowej konferencji, odbytej dnia 8 i 10 stycznia 1946 r. przedstawiła wszystkim instytucjom odpowiedzialnym za odbudowę Wybrzeża, szczegółowe plany prac oraz sposoby ich wykonania. Ze szczegółowym naciskiem podkreślano konieczność utworzenia kolumn porządkowych dla odpowiedniego uporządkowania miast i portów Wybrzeża, konieczność właściwego rozwiązania problemu mieszkań robotniczych drogą tworzenia spółdzielni robotniczo - pracowniczych oraz konieczność pewnej koncentracji w zakresie odbudowy całkowicie zniszczonego centrum Gdańska, w którym w przyszłościześrodkowane będą dyspozycje z zakresu polityki morskiej i zagospodarowania Wybrzeża.

W dalszej realizacji tych zamierzeń, Delegatura Rządu odbyła dwie konferencje ze wszystkimi zainteresowanymi czynnikami w sprawach gospodarczo - przemysłowych w dniu 14. II. 46 r. oraz w sprawach społecznych w dniu 14. marca 1946 r.

Na konferencji gospodarczo-przemysłowej tematem obrad były sprawy odbudowy i uruchomienia przemysłu Wybrzeża.

Na konferencji społecznej poruszone były następujące zagadnienia: wydajność pracy w portach i w akcji odbudowy, budowa mieszkań robotniczych, dojazdy do miejsc pracy, sprawa aprowizacji, bezpieczeństwo pracy, sprawy zdrowia, pośrednictwo pracy.

Począwszy od marca 1946 r. — odbywają się w każdym miesiącu w Delegaturze Rządu **konferencje sprawozdawcze** przy udziale ca 50 instytucyj i urzędów odpowiedzialnych za odbudowę i zagospodarowanie Wybrzeża.

W wyniku każdej odbytej konferencji, poświęconej omówienu bieżących spraw Wybrzeża oraz wytycznych na najbliższą przyszłość, Delegatura wydaje „Sprawozdania z akcji odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża Morskiego", które są przesyłane władzom państwowym, polskim placówkom dyplomatycznym za granicą, ważniejszym instytucjom handlowym, bibliotekom, wyższym uczelniom, prasie i poszczególnym instytucjom zainteresowanym problemem odbudowy Wybrzeża.

Ważniejsze osiągnięcia życia gospodarczego na Wybrzeżu były ilustrowane specjalnymi wykresami i mapami, wykonanymi przez Wydział Statystyczno - Sprawozdawczy Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża.

W miesięcznych sprawozdaniach Delegatury uwzględnione są następujące działy: eksploatacja portów, odbudowa portów, odbudowa miast Wybrzeża, komunikacja, energetyka, przemysł, rolnictwo, rybołówstwo, handel, spółdzielczość, zatrudnienie, rzemiosło, bankowość, wpływy skarbowe, repatriacja.

Poza miesięcznymi sprawozdaniami, przedkładanymi członkom Rządu Delegat Rządu 4-krotnie, tj. 18 grudnia 1945 r., 6 marca, 10 maja i 11 października 1946 r. przedłożył całokształt stanu zagospodarowania Wybrzeża na posiedzeniach Prezydium Krajowej Rady Narodowej.

Niezależnie od czynności wynikających bezpośrednio z zakresu działania, Delegatura zajęta była inicjatywą stworzenia dla całego zespołu 17 miast nadmorskich własnego Związku Gospodarczego Miast Morskich, podejmując wespół z Prezydentami Miast Gdańska, Gdyni, Sopotu, Elbląga, Postomina i Szczecina prace organizacyjne, zmierzające do zwołania Pierwszego Organizacyjnego Zjazdu tegoż Związku.

Prace organizacyjne zakończone zostały odbytym w dn. 12 i 13 lipca 1946 roku Zjazdem przedstawicieli miast nadmorskich w Gdańsku.

Delegat Rządu dokonał parokrotnie inspekcji całego odcinka Wybrzeża od Fromborku, Tolkmicka i Elbląga po przez Gdynię, Gdańsk do Szczecina i Świnoujścia włącznie.

Podobnie, jak w roku 1945 celem przygotowania planu 3-letniego, a w ramach jego i szczegółowego planu inwestycyjnego na rok 1947, zostały powołane dla terenu Wybrzeża odpowiednie komisje.

Komisje te miały do przepracowania dwie alternatywy:

a) pełny plan, przewidujący maksimum nakładów i wysiłków,
b) plan zredukowany na wypadek kompresji budżetu.

Plan inwestycyjny na rok 1947 musiał być opracowany według norm, wskazówek i dyspozycji udzielonych poszczególnym instytucjom przez właściwe resorty ministerialne oraz C. U. P. W pracach Komisji chodziło o to, aby plan poszczególnych instytucji był zgrany i sharmonizowany z całością prac inwestycyjnych na Wybrzeżu.

Z inicjatywy Delegatury Rządu w dniu 24 listopada 1946 r. — odbyła się w Gdańsku konferencja sprawozdaw-

cza z udziałem Ministra Skarbu ob. Konstantego Dąbrowskiego oraz licznych przedstawicieli miejscowych władz i instytucyj.

Celem konferencji było zapoznanie Ministra Skarbu z wynikami pracy w dziedzinie odbudowy Wybrzeża w okresie 1945—1946 roku. Wygłoszono 10 referatów. Z treści wygłoszonych referatów można było odtworzyć obraz odbudowy Wybrzeża na poszczególnych odcinkach, obraz dający jasne i rzeczowe pojęcie o dotychczasowych osiągnięciach i będący dobrą prognozą na przyszłość, że dalszy rozwój gospodarczy Wybrzeża będzie się kształtował nadal według najważniejszych potrzeb ekonomicznych Polski.

Delegatura Rządu brała czynny udział w pracach organizacyjnych **Zjazdu Wybrzeża** — zwołanego przez Centralny Urząd Planowania. Zjazd ten odbył się w dniach 5 i 6 stycznia br. w Gdańsku, w salach Politechniki Gdańskiej i był poświęcony sprawom odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża i Portów w ramach Narodowego Planu Gospodarczego.

Zjazd Wybrzeża zaszczycili swą obecnością najwyżsi dostojnicy Państwa: Prezydent K.R.N. — ob. B. Bierut, wiceprezydent K.R.N.—ob. Szwalbe, Premier — Osóbka-Morawski, min Jędrychowski, min. Rabanowski, prezes CUP min. Bobrowski, Delegat Rządu dla Spraw Wybrzeża inż. Kwiatkowski, wicemin. Petrusewicz, wicemin. Kożusznik, wicemin. Pragierowa i wicemin. Czajkowski. Udział w zjeździe wzięli przedstawiciele instytucyj i urzędów związanych z pracą na Wybrzeżu, wybitni znawcy zagadnień morskich oraz przedstawiciele Związków Zawodowych, partii politycznych, prasy itp. w ogólnej liczbie ca 700 osób.

Wygłoszonych zostało 5 referatów na plenum oraz 45 referatów na Komisjach, których było ogółem dziewięć.

Zjazd ten dał bogaty materiał dotyczący osiągnięć i planów odbudowy Wybrzeża, który po przepracowaniu zostanie przekazany właściwym resortom rządowym do wykorzystania w końcowych pracach nad Narodowym Planem Gospodarczym.

Na koniec pierwszego kwartału br. zamierzone jest otwarcie Oddziału Centralnego Urzędu Planowania przy Delegaturze Rządu dla Spraw Wybrzeża.

Ostatnio z inicjatywy Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża zostaje powołana **Komisja Inicjatywy Gospodarczej.** Do Komisji tej będzie należało gromadzenie materiału o akcji odbudowy miast i portów za granicą i w kraju, organizowanie publicznych referatów, ocena skuteczności dotychczasowej akcji odbudowy oraz przygotowanie konkretnych wniosków do planów na przyszłość. Do Komisji tej winni wejść wybitni przedstawiciele życia gospodarczego Wybrzeża oraz znawcy zagadnień morskich.

Generalne hasła programowe, jakie będą obowiązywały w dalszym ciągu naszych prac, na Wybrzeżu, będą następujące:

1. Porty Gdańsk, Gdynia powinny być w bieżącym roku doprowadzone do zdolności przeładunkowej wzwyż 1 miliona ton miesięcznie,
2. Port w Szczecinie musi rozpocząć normalną pracę przeładunkową i winien w bieżącym roku osiągnąć powyżej 150 tys. ton przeładunku miesięcznie,
3. Porty Derłowo i Postomin powinny być przygotowane do ruchu towarowego pomocniczego. Inne porty mniejsze wykorzystać należy jako porty rybackie i ośrodki turystyczne,
4. Handlową Flotę Polską należy związać bezpośrednio z Wybrzeżem,
5. Kontynuować dalszą rozbudowę floty rybackiej,
6. Uruchomić żeglugę przybrzeżną,
7. Podnieść o 50% zdolność wytwórczą przemysłu Wybrzeża.

Tendencją miast w roku 1947 winno być wykończenie wszystkich urządzeń użyteczności publicznej, jak wodociągów, kanalizacji, elektrycznych, tramwajów, szkół i szpitali. Należy ponadto szkolić nowe fachowe kadry morskie, dążąc do całkowitej repolonizacji ziem zachodnio - pomorskich.

Takie są wskazania ogólne jako wytyczne dla pracy Wybrzeża w roku 1947.

Inż. Władysław Szedrowicz

Organizacja pracy portów

W latach 1945 — 1946 realizacja pierwszego, wstępnego planu odbudowy i zagospodarowania wielkich portów polskich, została w pełni osiągnięta. Zamierzony i tak ważny, z ogólnopaństwowego punktu widzenia, wysiłek uruchomienia i dostosowania portów do doraźnych potrzeb przeładunkowych, został dokonany. Porty morskie Polski, w pierwszym rzędzie Gdańsk i Gdynia, stały się pełnowartościowymi portami przeładunkowymi, przystosowanymi zarówno do ruchu towarów masowych, jak i drobnicy.

Przystępując obecnie do realizacji planu gospodarki narodowej, polityka morska i gospodarcza państwa winna uwzględnić w tym zakresie dwa następne cele i zadania portów, a mianowicie:

a) nadanie portom w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie charakteru portów nie wykonawczo - administracyjnych, lecz w pełni handlowych;
b) podniesienie sprawności technicznej i ekonomicznej portów przez odpowiednie planowanie i realizację inwestycyj.

Postulat pierwszy zrealizowany będzie przez komercjalizację portów w ramach pla-

nowej i uspołecznionej polityki gospodarczej oraz przez uwzględnienie działania sektorów: państwowego, społecznego i prywatnego w dziedzinie usług portowych oraz handlu zagranicznego, przez unormowanie w sposób życiowo słuszny i realny stosunków płatniczych i relacyj walutowych, a wreszcie przez uruchomienie regularnych linii okrętowych.

Postulat drugi wyrazi się w położeniu odpowiedniego nacisku inwestycyjnego na budownictwo inżynieryjno-morskie i na takie wyposażenie techniczne polskich portów handlowych, by mogły z czasem zająć przodujące miejsce w walce konkurencyjnej o zdobycie ładunków własnych i tranzytowych.

Na podstawie rzeczowych obserwacji, dokonywanych przez znawców zagadnień morskich w Polsce, okazało się sprawą zupełnie oczywistą, że istniejący obecnie stan organizacyjny władz administracji morskiej oraz forma zarządu portów, traktowana w sposób urzędniczy, nie mogą być nadal utrzymane. Stan ten wymaga więc zmiany. Jakie powinny być jej przesłanki i wytyczne? Jest rzeczą dostatecznie jasną, że obce wzory w tej dziedzinie nie mogą być bezkrytycznie przenoszone na grunt polski. Formy ustrojowe zarządów portów w krajach, posiadających za sobą wiekowe tradycje morskie, powstawały i zmieniały się na przestrzeni całych wieków, aż osiągnęły swój obecny stan organizacyjny. Realizując teraz przebudowę naszej polityki gospodarczej na przemysłowo-morską, możemy wykorzystać doświadczenie innych krajów, uniknąć popełnianych przez nie pierwotnie błędów, a wybrać rozsądnie to, co w naszych warunkach jest najodpowiedniejsze.

Porty, będące własnością samorządów terytorialnych i przez samorząd zarządzane, rozwijały się przeważnie pomyślnie, aczkolwiek zachodzi zawsze obawa faworyzowania interesów lokalnych na niekorzyść interesów ogólno-państwowych, co jest zupełnie nie do pomyślenia w warunkach gospodarki planowej. Samo-
Jń1 ?g yjnychcpwŻcląz i
rząd winien być jednak w pewnym stopniu zainteresowany finansowo w dochodach portu.

Porty autonomiczne są formą ustrojową stosowaną przeważnie we Francji. Autonomiczny zarząd portu należy zasadniczo uznać za formę odpowiadającą nowoczesnemu duchowi czasu. Natomiast porty, będące w rękach kapitału prywatnego, mają najmniej szans rozwojowych. Kapitał prywatny jest w tej dziedzinie coraz bardziej wypierany przez państwo i samorząd.

Porty w administracji państwowej mogą być zarządzane przez Państwo bezpośrednio, tj. przez urzędy administracji morskiej I-ej i II-ej instancji (jak to ma miejsce dotychczas u nas) lub też pośrednio przez spółki handlowe lub przedsiębiorstwa, których właścicielem jest państwo.

Wady pozostawiania zarządu portów bezpośrednio władzom administracji morskiej są powszechnie znane. Wystarczy podkreślić, przy tego rodzaju formie zarządu, brak koniecznej elastyczności finansowej i gospodarczej, powolność działania na skutek uzyskiwania decyzji w toku instancji. Ograniczenie swobody działania, wobec niezmiernie szybko nieraz zachodzących zmian koniunkturalnych, dyskwalifikuje taki port pod względem jego konkurencyjności i możliwości prowadzenia samodzielnej polityki gospodarczej.

Z tego względu, w wypadku gdy istotnym właścicielem portu jest państwo, najlepszą formą zarządu okazuje się skomercjalizowane przedsiębiorstwo państwowe.

Wiele i długo możnaby mówić na temat szczegółów ustrojowych takiego przedsiębiorstwa państwowego, o jego uprawnieniach prawno-publicznych, a nawet częściowo i administracyjnych, lecz — po pierwsze przekroczyłoby to ramy niniejszego referatu, a po drugie, sprawy te są dopiero w toku szczegółowego rozpracowania przez specjalną Komisję do Prac Przygotowawczych do Skomercjalizowania Portów, powołaną przez generalny Inspektorat Portów i Żeglugi.

Wspomnieć natomiast należy o pozostałych czynnikach, mających wzmóc potencjał handlowy naszych portów. Zgodnie z Narodowym Planem Gospodarczym liczby przeładunków wszelkiego rodzaju towarów mają przekroczyć stan z roku 1938. Najszybszy wzrost przewidywany jest w zakresie przeładunku rudy. Wiąże się to z daleko idącymi planami rozwoju przemysłu metalowego i hutniczego, który ma się zaopatrywać w surowce drogą importu morskiego, głównie ze Szwecji. W dziedzinie importu złomu należałoby dążyć do tego, aby zastąpić ten import przez organizację cięcia statków. Taka łamarnia statków mogłaby pracować nie tylko na potrzeby kraju, ale i na eksport, przekształcając się w pewnego rodzaju prymitywną formę przemysłu, pozwalającą eksportować nam usługi i pracę. Ta forma eksportu jest najkorzystniejsza, gdyż powoduje dopływ dewiz, nie związany z koniecznością wywozu naszych surowców, lub wyrobów. Następną, doskonalszą formą tego rodzaju usług byłby przemysł uszlachetniający.

Zamiast dotychczasowego importu towarów U.N.R.R.A zwiększać się będą obroty zagraniczne w imporcie i eksporcie, oparte na nowonawiązywanych kontaktach handlowych. Aktywność nasza na tym odcinku zadecyduje o naszej przyszłej roli na rynkach świata. Specjalnie korzystnym byłoby połączenie traktatami handlowymi krajów południowo-wschodniej Europy i ich związanie handlowe z naszymi portami. Takie rozwiazanie już teraz pozwoliłoby przeciwstawić się ekspansji handlowej Niemiec i uniemożliwić Niemcom dalsze spychanie nas, lub przecinanie nam naturalnej osi gospodarczej Polski na północ-południe. W dalszej perspektywie pozycje nasze mogłyby być wzmoc-

nione połączeniem wodnym Odry i Wisły z Dunajem, a tym samym — związaniem poprzez południowo-wschodnią Europę morza Bałtyckiego ze Śródziemnym i Czarnym. Doraźnie należy robić wszystko co możliwe, by ściągnąć do naszych portów ładunki tranzytowe, gdyż grozi nam wielkie niebezpieczeństwo spóźnienia się na skutek czego ładunki te przejąłby Triest i Hamburg.

Dla realizacji tych zamierzeń i ich sprawnej obsługi muszą zostać powołane do życia banki eksportowo - importowe, składy warrantowe, konsygnacyjne, wolnocłowe, giełdy i aukcje towarowo-branżowe, muszą w tym brać żywy udział organizacje maklerskie, przeładunkowe, rzeczoznawcy i cały szereg dalszych usług i przemysłów pomocniczych, bez których normalne życie portu jest nie do pomyślenia. Formy ustrojowe tych instytucji mogą znów z kolei być społeczne, spółdzielcze lub państwowe. Te ostatnie najkorzystniej w formie spółek z ograniczoną odpowiedzialnością, jako postacią najłatwiej realizowaną i posiadającą tę korzyść, że udziały takiej spółki mogą być przekazywane wzajemnie innym instytucjom lub samemu Zarządowi Portów, który w ten sposób ma silniejszy wpływ na realizowanie zamierzonych przez siebie posunięć gospodarczych.

Kapitalnym zagadnieniem w handlowym rozwoju portu jest ściągnięcie odpowiedniego nasilenia tranzytu. O korzyściach, jakie tranzyt daje ogólnej gospodarce kraju, o jego wpływie na rozwój i dochodowość wewnętrzn. dróg komunikacyjnch, o jego wpływie na poprawę bilansu płatniczego — nie trzeba tu chyba mówić. Są to rzeczy zbyt dobrze znane. Natomiast z punktu widzenia organizacji pracy portu podkreślić trzeba niezmiernie ważną dla zagranicznego klienta sprawność, szybkość i punktualność, jak również bezpieczeństwo obsługi towarowo-tranzytowej. Przestrzeganie zasad handlowych i konkurencyjności, wprowadzenie szerokiego systemu kombinowanych taryf kolejowo - morskich, pozwalających nadać towar do portu kraju zamorskiego za jednym dokumentem przewozowym, opartym na tzw. taryfach związkowych, wspólnych z kolejami zagranicznymi, a co najważniejsze — ustalenie takich postanowień rozrachunkowych, które, nie naruszając naszych interesów dewizowych, umożliwiłyby zagranicznym kontrahentom łatwe regulowanie należności za tranzyt. W myśl powyższego, warunkami rozwinięcia tranzytu są:

a) podniesienie wydajności pracy przeładunkowej,
b) podniesienie sprawności aparatu handlowo -akwizycyjnego, spedytorskiego i maklerskiego i ogólne uproszczenie formalności i manipulacji,
c) dostosowanie taryf kolejowych i wszelkich innych opłat usługowych do wymagań konkurencyjności portu.

Jest rzeczą oczywistą, że w wielu wypadkach może się okazać, że port, prowadząc korzystną politykę dla całości Państwa jako takiego, sam znajduje się w sytuacji niekorzystnej i deficytowej. Środkiem zaradczym w takim wypadku jest system pomocy finansowej ze strony Państwa, odpowiedni do uzyskanych przez nie korzyści i zgodny z rzeczywistymi potrzebami i ciężarami, ponoszonymi przez port.

Nie ulega wątpliwości, że Przedsiębiorstwo Państwowe „Zjednoczone Porty Gdańsk—Gdynia", które ma powstać z połączenia się zasadniczych rdzeniów dwu instytucji — BOP i GUM, potrafi zrealizować nałożone na siebie obowiązki i zadania.

Przystępujemy do realizacji trzyletniego Narodowego Planu Gospodarczego. Zjednoczone Porty Gdańsk—Gdynia już na początku tego okresu pokażą niewątpliwie, jaki będzie wkład ich inicjatywy, rozmach pracy i zaszczytny udział w jego realizacji, w budowie dobrobytu i niezawisłości gospodarczej Polski.

Mgr Stanisław Monseu.

Maklerstwo okrętowe wobec Planu Trzyletniego

Na terenie naszych portów zdewastowanych wojną pojawili się maklerzy okrętowi jako jedni z pierwszych i w najtrudniejszych warunkach rozpoczęli swoją pracę w lipcu 1945 r.

W obecnej chwili czynnych jest w ramach P.Z.M.O. na terenie Gdyni i Gdańska 17 firm, przy czym w Szczecinie istnieją 3 firmy miejscowe oraz jak dotąd 9 oddziałów gdyńsko-gdańskich firm.

Ogólny bilans działalności za ubiegły okres prawie 1½ roku wykazuje odprawę pięciu tysięcy z górą statków i daje wyobrażenie o ogromie pracy. Można powiedzieć że w rozumieniu nazewnątrz firmy maklerskie wykonały poważną pracę dla gospodarki narodowej.

W rozumieniu na zewnątrz, wyniki tej pracy dla samych przedsiębiorstw maklerskich są w większości wypadków negatywne. Firmy maklerskie były dotąd w ciężkim położeniu, a zbliżają się ku poważnemu kryzysowi. Przyczyny tego są następujące:

1) Posługując się w swoich dotychczasowych pracach resztkami substancji z okresu przedwojennego, pożyczkami i lombardowaniem rachunków maklerskich, większość firm maklerskich znalazła się u kresu swoich możliwości finansowych. Należy tu dodać, że ze względu na ciężko funkcjonujący międzynarodowy aparat rozliczeniowy, firmy nasze posiadają poważne sumy, które za granicą zalegają.

2) Taryfa maklerska ustalona w lecie 1945 r. nie uległa dotąd podwyżce. Wbrew własnym interesom maklerzy ro-

zumiejąc, że porty nasze i tak są drogie, utrzymali taryfę dotąd, inkasując przez cały czas swe należności w 100-złotowych dolarach, mimo że wszelkie wydatki muszą ponosić po cenach wolnorynkowych.

3) Przez cały ten okres firmy maklerskie nie korzystały z żadnej specjalnej opieki ani z żadnych udogodnień za wyjątkiem tych miesięcy, w których udawało im się uzyskać karty żywnościowe I kategorii i **to dla pracowników.**

Jest to stan, w jakim jesteśmy i tak wygląda nasz bilans w chwili, kiedy mamy wziąć udział w wykonaniu 3-letniego planu państwowego.

A oto elementy potrzebne do wykonania planu w naszej dziedzinie, które rozpatrzymy z trzech punktów widzenia:

1) ilości firm maklerskich,
2) zasobu fachowców,
3) odpowiednich warunków do pracy w najszerszym rozumieniu.

Zakładając, że w stosunku do obrotów r. 1947 ca 8 milionów, obrót przy końcu 1949 r. ma wynosić ca 24 milionów i zakładając równomierny jego wzrost, możemy przyjąć, że dla lat 1947, 1948 i 1949 odpowiedni stosunek cyfr będzie się wyrażał liczbami 1 : 2 : 3.

Ad 1) Ilość firm maklerskich nie wymaga naszym zdaniem powiększenia, gdyż 16 firm prywatnych oraz 1 państwowa, jak również GAL są w stanie obsłużyć 3-krotny obrót w swoim obecnym układzie.

Ad 2) Jeżeli chodzi o fachowy element ludzki to jest to jeden z najkrytyczniejszych momentów całego zagadnienia. Ilość fachowców przed wojną nawet na skali ówczesnego wybrzeża i ówczesnych zagadnień była niewystarczająca. Stan ten został uszczuplony przez wojnę, a obecna ilość fachowców na skali zarówno długości wybrzeża jak i zagadnień, które przed nami stoją, zupełnie znika. Element ten musi być otoczony troskliwą opieką. Cyfry przedstawiają się szacunkowo następująco: Firmy maklerskie zatrudniają łącznie około 30 kierowników, około 50 clerków, około 20 praktykantów i około 70 pracowników innych. Aby należycie wykonać plan, dla firm maklerskich należałoby stworzyć takie warunki, aby nie tylko nie musiały redukować tego personelu, ale aby mogły w miarę zwiększania obrotów szkolić nowych fachowców na wszystkich szczeblach wiedzy fachowej.

Ad 3) Na wstępie pragniemy postawić naczelny postulat, aby firmy maklerskie jak również inne firmy usług portowych otrzymały generalne preferencje. Możemy się posunąć nawet tak daleko, aby postulować sporządzenie spisu firm, przedsiębiorstw czy instytucji, które dla wykonania planu są ważne i z tego tytułu powinny preferencje otrzymać. Preferencje te muszą się odnosić do wszystkich dziedzin ich pracy.

A) **Lokale.** Firmy nie mogą być z lokali usuwane, przeciwnie winny im być poczynione wszelkie udogodnienia dla uzyskania lokali odpowiednich do ich pracy.

B) Pracownicy firm maklerskich winni korzystać z kart I kategorii, zniżek kolejowych i takich udogodnień jakich im tylko będzie można dostarczyć.

W innym wypadku alarmujące zjawisko odpływu sił fachowych z Wybrzeża może doprowadzić wkrótce do wyjałowienia go z ludzi, bez których praca tutaj jest nie do pomyślenia.

C) Firmy maklerskie winny otrzymać kredyty, które pozwolą im przetrwać obecny ciężki okres, poczekać na ściągnięcie należności zza granicy oraz rozpocząć pracę w szerszym zakresie. Kredyty te szacujemy na lata 1947—1948—1949 sumami 10, 20 i 30 milionów złotych.

D) Firmom maklerskim należy możliwie natychmiast przydzielić samochody, o które starają się od lata ub. roku. Wobec stałego usprawniania pracy naszych portów, która jak np. w Gdyni trwa w dzień i w nocy, praca na dłuższą metę bez samochodów jest nie do pomyślenia. Tu możemy preliminować na lata 1947 — 1948 — 1949 — 30 samochodów i dalszych 10 i 10. W tym samym stopniu należałoby firmom maklerskim udostępnić zakup maszyn do pisania, mebli i papieru.

E) Komunikacja pocztowa, telegraficzna i kontakty osobiste. Jedną z bolączek, której należy zaradzić natychmiast jest dalsze usprawnienie komunikacji pocztowej, telefonicznej i telegraficznej. Oceniając to co zostało zrobione, żądamy dalszego natychmiastowego usprawnienia. Kilkakrotnie już alarmowaliśmy odpowiednie czynniki w sprawie komunikacji ze Szczecinem w najszerszym znaczeniu, między Gdynią a Gdańskiem i z najbliższymi krajami sąsiadującymi, która wciąż pozostawia wiele do życzenia. Dysponujemy szeregiem jaskrawych przykładów, które podaliśmy zresztą do wiadomości odpowiednich czynników.

F) Uregulowanie dopłat do kursów dewizowych jest sprawą tak samo żywotną i mogącą zadecydować o naszym istnieniu jak i o istnieniu innych firm usług portowych.

Wnioski nasze można zebrać w 2 punktach:

1) Należałoby rozpocząć energiczną akcję pomocy dla maklerstwa polskiego i w tym celu sugerowalibyśmy stworzenie **stałej międzyresortowej komisji dla spraw maklerstwa okrętowego, czy może nawet ogólnie przedsiębiorstw usług portowych, która zaczęłaby działać natychmiast.**

2) Należałoby stworzyć należyte warunki do pracy w formie preferencji, o których mówiłem poprzednio, w każdej dziedzinie naszej pracy zawod„ **zwłaszcza w Szczecinie.**

Jeżeli postulaty nasze zostaną spełnione, wówczas możemy z całym poczuciem odpowiedzialności twierdzić, że plan 3-letni na naszym odcinku zostanie wykonany.

Dział Informacyjno-Statystyczny **Sprawy Wybrzeża** Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża

pod redakcją *Mgr Antoniego Skotnickiego*

Stanisław Bonarek

Kredytowa akcja interwencyjna Delegatury Rządu dla spraw Wybrzeża

Odbudowa Wybrzeża prowadzona jest przez różne instytucje państwowe, podległe różnym resortom administracji państwowej. I tak odbudowa portów prowadzona jest przez Biuro Odbudowy Portów, konserwacja bieżąca urządzeń portowych i obiektów eksploatacyjnych przez Główny Urząd Morski, odbudowa miast wydzielonych — Gdańska, Gdyni, Sopotu i Elbląga przez Gdańską Dyrekcję Odbudowy, odbudowa Szczecina i Świnoujścia przez Szczecińską Dyrekcję Odbudowy, odbudowa mniejszych miast nadmorskich i wsi wchodzi w zakres wydziałów odbudowy Urzędów Wojewódzkich w Gdańsku, Szczecinie i Olsztynie, odbudowa kolei dokonywana jest przez D. O. K. P., dróg państwowych i wojewódzkich przez Wydziały Komunikacyjne Urzędów Wojewódzkich, i tak każdy odcinek zagadnień wchodzi w zakres resortowych władz urzędów i instytucji, jak Dyrekcje: Polskiego Radia, Poczty, Dróg Wodnych, Kuratoriów, Zarządów Miejskich itd.

Każda z tych władz, urzędów i instytucji posiada swój program odbudowy i swój budżet odbudowy.

Gdzież w tej organizacji odbudowy Wybrzeża miejsce dla Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża z kredytami rezerwowymi?

W planowej akcji odbudowy Wybrzeża, szczególnie gdy państwowy plan inwestycyjny został sporządzony na podstawie wielu szczegółowych planów przedstawionych przez poszczególne instytucje, często się zdarzyć może, że pewne obiekty niezbędne dla życia gospodarczego Wybrzeża jako leżące na granicy kompetencji lub zainteresowań dwóch instytucji nie zostaną planem inwestycyjnym objęte przez żadną z tych instytucji.

Za tym wszystkie zadania inwestycyjne nieprzewidziane, nagle lub przewidziane lecz w węższym zakresie odbudowy niż tego okazała się potrzeba, bądź przewidziane w niedostatecznej wysokości kredytów, szczególnie zadania, które dla ogólnej odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża posiadają duże znaczenie gospodarcze i stoją wysoko w hierarchii jego potrzeb, a z jakichkolwiek powodów, głównie z powodu braku kredytów w resortowych instytucjach, nie mogą być wykonane, wchodzą w zakres zainteresowań Delegatury Rządu i odbudowa ich znajduje pokrycie w ramach specjalnych kredytów rezerwowych, które w takich wypadkach są właściwym instytucjom przez Delegaturę Rządu dla Spraw Wybrzeża przyznawane.

Akcja interwencyjna Delegatury Rządu w zasadzie stosowana była tylko do instytucji państwowych i samorządowych, a do społecznych tylko w tym zakresie, jeśli działalność ich była ściśle związana z państwową akcją odbudowy Wybrzeża.

W okresie rocznym interweniowano kredytowo

w 43 odrębnych instytucjach państwowych,

w 22 związkach samorządowych,

w 17 instytucjach społecznych

t. j. razem w 82 instytucjach, którym przyznano 233 dotacje na ogólną sumę zł 473 mil.

Z sumy powyższej przypada

	milionów zł	%
na instytucje państwowe	177	37
na instytucje samorząd	266	%
na instytucje społeczne	30	7
Razem:	473	100

Głównymi instytucjami, które korzystały z dotacji Delegatury Rządu w okresie ubiegłego roku były następujące:

1. Gdańska Dyrekcja Odbudowy
2. Zarząd Miejski w Gdyni
3. Zarząd Miejski w Gdańsku
4. Zarząd Miejski w Szczecinie
5. W-ał Odb. Urz. Woj. w Gdańsku
6. Szczecińska Dyrekcja Odbudowy
7. Zarząd Miejski w Elblągu.

Przez te 7 instytucji przeszło razem 77% kredytów Delegatury Rządu, a więc inne instytucje przepracowywały tylko stosunkowo drobne kwoty.

Zasięg terytorialny akcji dotacyjnej Delegatury Rządu obejmuje całe Wybrzeże, poczynając od Fromborka na Wschodzie w woj. Olsztyńskim po przez Tolkmicko, Elbląg, Malbork, Żuławy, Gdańsk, Sopot, Gdynia, Puck, Hel, Łebę w woj. Gdańskim, aż po Ustkę, Derłów, Kołobrzeg, Kamień, Wolin, Szczecin, Nowe Warpno i Świnoujście na Zachodzie w województwie szczecińskim.

W liczbach ogólnych przedstawiałaby się ta akcja za okres roczny do III kwartału 1946 r. włącznie następująco:

Wybrzeże wschodnie	47.000 tys. zł
„ centralne	357.725 tys. zł
„ zachodnie	68.502 tys. zł
Razem	473.227 tys. zł

Jeśli chodzi o przeznaczenie udzielonych dotacji, jest ono bardzo szerokie i wchodzi w zakres wszystkich zagadnień gospodarczych na Wybrzeżu. Dla orientacji poszczególne cele zostały włączone do 11-tu głównych grup zagadnień, które przedstawia tablica następująca:

L.p	Cele dotacji	Kwoty dotacji w tysiącach złotych			
		Gdańsk	Gdynia	Elbląg	Szczecin
1.	Odbudowa urządzeń portowych i nabrzeży	7.150.—	—	—	4.500,—
2.	Ogólne uporządkowanie miast .	21.355,—	27.984,—	8.420,—	17.155,—
3.	Odbudowa zakładów użyteczności publicznej	15 340,—	6.210,—	6.589,—	13.635,—
4.	Komunikacja i transport	19.045,—	14 456,—	4.146,—	10.180,—
5.	Budownictwo mieszkaniowe . .	33 671,—	15.265,—	4.340,—	10.000,—
6.	Odbudowa szkół	41.135,—	6.685,—	4.940,—	100,—
7.	Odbudowa gmachów urzędów publicznych	7.651,—	4.528,—	6.380,—	1.300,—
8.	Odbudowa urządzeń zdrowotn. .	2.764,—	1.900,—	3.270,—	220.—
9.	Materiały budowlane	8.000,—	525,—	3.185,—	—
10.	Gdańsk - miasto 1946/47	55.000,—	—	—	—
11.	Inne cele	2.626,—	766,—	200,—	200,—
	razem:	213.737,—	78.319,—	41.470,—	59.290,—
		45,4%	16,9%	8,6%	12,2%

Ogółem: Gdańsk, Gdynia, Elbląg, Szczecin zł 390.816.000, co stanowi 81,1% ogólnej sumy zł 473.227.000, rozprowadzonej na całe Wybrzeże.

Kredyty rezerwowe Delegatury Rządu działały lub działają w różnych miastach nad realizacją około 300 poszczególnych celów, z których ponad 200 są celami o dużym znaczeniu gospodarczym i społecznym. Realizacja tych celów, wyłącznie inwestycyjnych daje stałą pracę armii robotniczej wynoszącej przeciętnie ponad 6.000 ludzi.

Najważniejsze efekty społeczno-gospodarcze, osiągnięte na Wybrzeżu w ciągu minionego roku z kredytów rezerwowych Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża, były następujące:

1. Małe miasta i porty na Wybrzeżu są zasadniczo do dziś pozbawione prawie zupełnie pomocy pań-

stwowej w zakresie odbudowy i zagospodarowania. Wątłe życie gospodarcze tych miast bez dopływu funduszów z zewnątrz nie jest w stanie stworzyć niezbędnych warunków dla przyciągnięcia do nich większej fali stałych osiedleńców, którzyby mogli te osiedle i najbliższe tereny zagospodarować.

Pierwsza pomoc państwowa dla tych osiedli i jak dotąd jedyna nadeszła z Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża.

Buduje się w takich miastach jak Frombork, Tolkmicko, Łeba, Ustka (Postomin), Derłów, Kamień, Wolin, Nowe Warpno, podstawy życiowego rozwoju tych miast wyłącznie z kredytów Delegatury Rządu. Powstają w nich ośrodki gospodarcze, produkcyjne umożliwiające danie zatrudnienia osiedlającemu się elementowi polskiemu, odbudowuje się w nich mieszkania, remontuje się szkoły. I tak we Fromborku odbudowuje się stocznię rybacką i domy mieszkalne dla kolonii rybackiej, oraz Kopernikowską Katedrę, w Tolkmicku zaczynają już produkcję duże zakłady ceramiki ozdobnej i użytkowej, odbudowuje się mieszkania pracownicze, czynna jest już szkoła, a miasto w ogóle zostało uporządkowane.

W innych miastach jak Malbork, Elbląg, Puck, Kołobrzeg — udział kredytów Delegatury Rządu w odbudowie tych miast jest przeważający i wynosi nie mniej niż 80% ogólnych kredytów państwowych pracujących w tych osiedlach. Zakres odbudowy w tych miastach dokonany z kredytów Delegatury Rządu pozwala np. Malborkowi przez uruchomienie Hali Targowej, Ogrodów Miejskich i innych urządzeń osiągnąć dochody, które są już częściowo zużywane przez miasto na cele inwestycyjne.

Puck buduje, a nawet zaczyna eksploatować wodociągi, których przed tym nigdy nie posiadał, remontuje ulice, zabezpiecza dachy. W Kołobrzegu najbardziej zniszczonym mieście na Wybrzeżu, rozpoczęto odbudowę stoczni rybackiej i remont domów dla obsługi stoczni i rybaków, aby dać podstawy planowej odbudowy miasta i portu rybackiego, którego połowy bywają kilkakrotnie bardziej obfite, niż to ma miejsce w innych częściach Bałtyku.

2. Jednakże i w dużych miastach jak np. w Elblągu, Gdańsku, Gdyni i w Szczecinie efekty udzielonych dotacji są b. poważne, gdyż i tu w ich odbudowie udział kredytów Delegatury Rządu wynosi co najmniej tyleż co i wkłady Dyrekcji Odbudowy w Gdańsku i Szczecinie.

W akcji uporządkowania tych miast kredyty Delegatury Rządu były jedyne.

3. **Budownictwo mieszkaniowe.** Jedną z najbardziej podstawowych i z punktu widzenia społecznego najpilniejszych potrzeb Wybrzeża było i jest w dalszym ciągu zagadnienie dostarczenia mieszkań szczególnie dla pracowników portowych, marynarzy, pracowników przemysłu stoczniowego i pracowników odbudowy Wybrzeża.

I w tej akcji Delegatura Rządu wzięła poważny udział dotując szczególnie społeczne budownictwo mieszkaniowe poprzez Pracownicze Spółdzielnie Mieszkaniowe w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie oraz budownictwo mieszkaniowe poprzez poszczególne instytucje państwowe i samorządy dla swoich pracowników.

Na pierwszym miejscu tej akcji postawiono Gdańsk, jako najbardziej zniszczony, następnie Elbląg, Szczecin, Gdynię, Kołobrzeg, Wejherowo, Tolkmicko, Frombork i inne.

4. **Komunikacja i transport.** Z kolei najpoważniejsze sumy zostały zaangażowane przez Delegaturę Rządu w organizację i przyśpieszenie celowej komunikacji i transportu na Wybrzeżu. I w tej dziedzinie efekty społeczno - gospodarcze są duże. Dzięki udziałowi kredytów Delegatury komunikacja tramwajowa między Gdańskiem i Gdynią jest na ukończeniu. Odcinek tramwajowy do Sopotu jest już uruchomiony, jak również trolleybusy z Gdyni do Sopotu.

Żegluga Gdańska, obsługująca port i wiążąca komunikacyjnie Gdańsk z Sopotem, Gdynią, Helem, dzięki kredytom Delegatury Rządu mogła przyśpieszyć i podjąć zaspakajanie potrzeb wewnętrznych portu oraz ludności w portach Zatoki Gdańskiej. W tej dziedzinie wyciągnięto z wody, wyremontowano i uruchomiono 7 statków.

Podjęto ponadto zadanie zorganizowania przybrzeżnej Żeglugi Kabotażowej między Gdańskiem a Szczecinem, na co zaangażowano 3 miliony złotych.

Zakupiono ponad 40 samochodów rozdzielając je między poszczególne miasta Wybrzeża, przez co przyśpieszono akcję porządkowania miast i zorganizowano w nich komunikację i transport.

Uruchomiono względnie rozszerzono komunikację tramwajową w Elblągu, Gdańsku i Szczecinie.

Dotowano specjalną kolumnę roboczą kolejową dla przetarcia i uporządkowania trasy kolejowej między Gdynią, Gdańskiem a Pruszczem.

5. **Odbudowa szkół.** Na terenie całego Wybrzeża odbudowano wzgl. odremontowano z kredytów rezerwowych Delegatury Rządu ponad 60 budynków szkolnych, a ponadto w trakcie odbudowy jest prawie w każdym z miast — dalszych kilkanaście budynków szkolnych. Powyższe wyniki obejmują przedszkola, szkoły powszechne, szkoły średnie ogólnokształcące i zawodowe. Odbudowano i oddano do użytku 868 klas szkolnych, nie licząc efektów osiągniętych z odbudowy szkolnictwa wyższego jak Politechniki Gdańskiej, Akademii Lekarskiej, Wyższej Szkoły Handlu Morskiego i Szkoły Nauk Politycznych.

Poza tym Delegatura współdziała w odbudowie domów akademickich w Gdańsku dla studentów Politechniki oraz Akademii Lekarskiej.

6. **Przedsiębiorstwa i zakłady użyteczności publicznej.** Zagadnienie odbudowy przedsiębiorstw użyteczności publicznej zajmowało w akcji dotacyjnej Delegatury Rządu hierarchicznie jedno z najpierwszych miejsc.

Były to bowiem tego rodzaju zakłady, których uruchomienie stwarza najszybciej podstawy do dalszego powstawania i rozwoju przedsiębiorstw i zakładów wytwórczych, do normalizacji życia mieszkańców, intensyfikacji produkcji i co za tym idzie, do stworzenia podstaw finansowych dla samorządów. Były zatem zagadnienia kluczowe i w odbudowie miast na Wybrzeżu musiały być najpierw uwzględnione.

To też udział Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża w uruchomieniu przedsiębiorstw użyteczności publicznej był b. znaczny i przedstawiał się następująco:

a) Zakłady wodociąg. - kanalizac. — Udział Degatury Rządu w odbudowie . . . . w 12 miastach
b) Gazownie — udział Deleg. Rządu w odbudowie . . w 6 miastach
c) Przedsięb. Komunikacyjne — udz. Del. Rządu w odbud w 6 miastach
d) Tramwaje wodne — udział Del. Rządu w odbudowie w 3. miastach
e) Rzeźnie — udz. Del. Rządu w odbudowie . . . . w 4 miastach
f) Z. O. M. — udz. Del. Rządu w odbudowie . . . . w 8 miastach
g) Hale i targowiska — udz. Del. Rz. w odbudowie . . w 4 miastach
h) Kąpieliska publ. — udz. Del. Rządu w odbud. . . w 6 miastach

7. **Inne cele.** Wspomnę jeszcze krótko o udziale kredytów Delegatury Rządu w odbudowie gmachów urzędów publiczn. jak np. Zarząd Miejski w Elblągu, w Postominie, Malborku, gmach sądu w Elblągu, Urząd Wojewódzki w Szczecinie i Gdańsku, w odbudowie zakładów zdrowotnych jak szpitale w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie, w różnych akcjach specjalnych jak w odwodnieniu Żuław, w odbudowie i uporządkowaniu niektórych urządzeń portowych i nabrzeży w Gdańsku i Szczecinie, w odbudowie przedsiębiorstw materiałów budowlanych i robieniu zapasów tych materiałów przed sezonem budowlanym, w montowaniu całego szeregu przedsięwzięć jak akcji mechanizacji budownictwa itd.

Oddzielnie należy wspomnieć o nowym budownictwie na terenach t. zw. Gdańska 1946/47. Wprawdzie w chwili obecnej nie można mówić jeszcze o efektach społeczno-gospodarczych, jakie to zadanie przyniosło. Jednakże — wykonano w tym zakresie olbrzymią pracę rozbiórki piętrzących się tu gruzów, splantowano teren, zgrupowano materiały budowlane i założono już fundamenty. Planowa odbudowa Gdańska, od fragmentu stanowiącego pewną całość gospodarczą została rozpoczęta. Jest to powstający Gdańsk, narodzony z myśli polskiej i budowany zdolnościami umiejętnościami i wysiłkiem polskiego inżyniera i robotnika. W efekcie wzbudzi on energię, która z tego niewielkiego ośrodka będzie promieniować dalej i będzie podnosić z gruzów nowe budowle, aż powstanie Nowy Polski Gdańsk.

W wytycznych na rok 1947 — stawia się na pierwszym miejscu zasadę wzmocnienia akcji odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża na odcinkach Wybrzeża wschodniego i zachodniego. W tym też kierunku akcja interwencyjna kredytów rezerwowych Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża będzie skierowana.

Z plenarnego zebrania Izby Przemysłowo-Handlowej

Dnia 8 bm. odbyło się w Sopocie plenarne zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej. Zebraniu przewodniczył prezes Izby prof. Tadeusz Ocioszyński, który wygłosił ekspose o sytuacji prawnej i faktycznej sektoru prywatnego, oraz zdał sprawozdanie z konferencji, prezesów wszystkich Izb w kraju, odbytej niedawno u ministra Minca i wiceprezydenta KRN Szwalbego. Prezes zapoznał zebranych radców z wynikami tych rozmów i z treścią oświadczeń członków Rządu, którzy z dużym zrozumieniem i obiektywizmem odnieśli się do postulatów, przedstawionych przez przedstawicieli Izb, oraz zadeklarowali pełne poparcie zdrowej incjatywy prywatnej w przemyśle i handlu, nie wyłączając handlu hurtowego. Prezes Izby wskazał na wysoce konstruktywną rolę, jaką sektor prywatny odegrał na Wybrzeżu zwłaszcza w początkach pierwszych chwil powojennych, gdy trzeba było organizować pierwsze komórki gospodarcze w zakresie produkcji, wymiany i usług, oraz później gdy na sektor ten spadły poważne obowiązki materialne na rzecz państwa. Widząc w stabilizujących się warunkach politycznych i ekonomicznych, skali światowej i krajowej, oraz w deklaracjach pozytywnych przedstawicieli Rządu w stosunku do sektora prywatnego, oczywisty sens jego dalszego rozwoju i ekspansji w ramach planowej gospodarki trójsektorowej, prezes wskazał na wielką rolę samorządu gospodarczego, który się odbudował po wojnie i przez instytucję przymusowych zrzeszeń gospodarczych jeszcze bardziej podnosi swoje znaczenie. „Chcemy i musimy — oświadczył prof. Ocioszyński — wziąć na siebie kierownictwo sektora prywatnego w zakresie trudnych pod względem metody a koniecznych z uwagi na nowy układ stosunków procesów świadomego i intensywnego włączenia się w mechanizm gospodarki planowej, poza której ramami nie może być pola dla większych poczynań gospodarczych ani dla trwalszej ekspansji inicjatywy, pracy i kapitału".

W dalszym ciągu prezes Marchlewski jako przewodniczący Komisji Budżetowej referował budżet, zamykający się cyfrą 25.750.000 zł. Obszerne uzasadnienie budżetu wygłosił dyrektor Izby mgr. Kawczyński. Budżet został przyjęty jednomyślnie.

Plenarne zebranie dokonało kooptacji nowych radnych Izby, a mianowicie: do sekcji handlowej zostali dokoptowani: Jan Firmanty z Kwidzynia, Władysław Orłowski z Grudziadza i Bohdan Wojnowski z Inowrocławia. Do sekcji żeglugowo-portowej: dyr. Modrzewski z Gdyni. Obszerny referat na temat spraw podatkowych wygłosił radca Hałasiński.

Plenarne zebranie przyjęło szereg rezolucyj, które podajemy poniżej.

Dom Przemysłu i Handlu w Gdyni

W 1939 r. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni rozpoczęła budowę własnego gmachu na parceli, zakupionej uprzednio od Skarbu Państwa, położonej w Gdyni przy zbiegu ulic Żeromskiego i Pułaskiego. Kubatura gmachu izbowego wynosić miała ok. 16.000 m³. Na skutek wybuchu wojny zdołała Izba wykończyć jedynie fundamenty.

W okresie przedwojennym biura Izby znajdowały się w gmachu Z.U.S. przy ulicy 10-go Lutego, gdzie Izba miała do swej dyspozycji 25 pokojów i salę posiedzeń. Jak wiadomo, gmach Z. U. S.-u został spalony i jakkolwiek będzie odbudowany, to Izba nie może liczyć na uzyskanie w nim odpowiedniego pomieszczenia. Obecnie zajmowane pomieszczenia (10 pokojów) przy ul. Świętojańskiej Nr 17, są niewystarczające dla potrzeb Izby. Izba czyniła starania uzyskania odpowiedniego pomieszczenia w innych budynkach, lecz starania te nie odniosły pozytywnego rezultatu.

W takiej samej trudnej sytuacji znajdują się zrzeszenia gospodarcze w naszym okręgu. Zapewnienie im odpowiednich pomieszczeń jest warunkiem rozwoju ich pracy.

W tym stanie rzeczy Izba zdecydowała kontynuowanie budowy gmachu.

Zebranie Zarządu Izby oraz delegatów zrzeszeń gospodarczych. które miało miejsce w dniu 24 stycznia br., zapoznawszy się dokładnie z omawianą sprawą, stwierdziło konieczność wznowienia budowy gmachu Izby i postanowiło przedłożyć najbliższemu plenarnemu zebraniu projekt natychmiastowego przystąpienia do budowy. Plan budowy, przewidziany na rok 1947, ma obejmować wyprowadzenie budynku pod dach w stanie surowym (ok. 16.000 m³) oraz wykończenie 6.000 m³, potrzebnych na pomieszczenie biur Izby oraz zrzeszeń gospodarczych.

Obliczenia wykazały, że na cel powyższy potrzebna jest kwota ok. 25 milionów zł.

Sprawa podjęcia budowy gmachu Izby została entuzjastycznie przyjęta prze sfery gospodarcze okręgu izbowego i już obecnie wpływają do Izby deklaracje na poważniejsze kwoty pieniężne; kilka przedsiębiorstw zadeklarowało wpłaty w wysokości od 15.000 do 25.000 złotych.

Plenarne zebranie postanowiło powołać specjalny Komitet Budowy Gmachu pod przewodnictwem prezesa, oraz opodatkować członków Izby kwotami od 500 do 4.000 zł. jednorazowo na fundusz budowy Domu.

REZOLUCJE

W sprawie domiarów podatkowych

Ogólnie znaną jest akcja domiarów podatkowych, stosowana bardzo szeroko przez Urzędy Skarbowe w obu naszych województwach na podstawie tak zwanych obliczeń drabinkowych. Metoda ta z uwagi na swoją przypadkowość budzi największe zastrzeżenia i wywołała słuszną falę protestów ze strony kupiectwa. Izba Przemysłowo-Handlowa winna więc domagać się od władz skarbowych bardziej rzeczowego podejścia przy wymiarze podatków.

Natomiast zupełnie niedopuszczalnym i sprzecznym z ordynacją podatkową jest stosowanie domiarów dla przedsiębiorstw prowadzących prawidłowe. księgi handlowe. Tymczasem faktem jest, że wypadki takie nie są odosobnione. Tego rodzaju postępowanie władz skarbowych podważa kompletnie zaufanie podatnika do bezstronności władz skarbowych i podważa celowość prowadzenia księgowości, która wedle oświadczeń władz skarbowych ma wszak być jedynym środkiem przeciwko dowolności wymiarów. Jeżeli więc i władze skarbowe domagają się w tym roku aby wszystkie przedsiębiorstwa prowadziły księgi handlowe to nie wolno pod żadnym pozorem i warunkiem stosować domiarów tam, gdzie taką prawidłową księgowość się prowadzi i gdzie nie została ona zdyskwalifikowana.

Sekcja handlowa wzywa Izbę do natychmiastowej energicznej akcji obronnej i przypomina, że kupiectwo domaga się od dawna odbycia konferencji z Prezesem Izby Skarbowej w tej nader żywotnej sprawie. Gdyby konferencja taka nie dała wyników pozytywnych, winna Izba ostro interweniować w Ministerstwie Skarbu w Warszawie.

W sprawie mostów na Wiśle

Jakkolwiek odbudowa zniszczeń wojennych postępuje w obu województwach widocznie naprzód, to jednak naprawa względnie odbudowa mostów na Wiśle — mimo kapitalnego znaczenia gospodarczego i strategicznego — wygląda w dalszym ciągu niemal beznadziejnie.

Od Gdańska do Torunia mamy zamiast 5 przedwojennych tylko jeden most kolejowy w Toruniu, znajdujący się zresztą dopiero w naprawie. Most w Tczewie będzie narazie służył jedynie dla ruchu osobowego i kołowego — jego przystosowanie do ruchu kolejowego jest bardzo pilne. Prowizoryczny drewniany most w Opaleniu jest tak uszkodzony, że służy tylko dla ruchu osobowego i kołowego, ruch kolejowy odbywa się tylko z przesiadką, a pociągi pośpieszne Warszawa—Gdynia muszą odby-

wać drogę okrężną na Toruń. Most w Fordonie zniszczony i nieczynny. Najważniejsza arteria komunikacyjna i największy most kolejowy pod Grudziądzem ,będący przed wojną głównym szlakiem komunikacyjnym centrum Polski z portami — zniszczony w czasie działań wojennych — nie jest po 2 latach nawet całkowicie jeszcze rozmontowany, a o jego odbudowie nic nie słychać, choć ma on pierwszorzędne znaczenie ogólnopaństwowe. Miasto Grudziądz, jeden z największych ośrodków przemysłowych Pomorza i po Warszawie miasto najbardziej zniszczone — odbudowuje się wprawdzie ,ale rozwój przemysłu jego uzależniony jest całkowicie od komunikacji przez Wisłę, która odbywa się dziś — latem za pomocą promu, a zimą poprzez zamarzniętą Wisłę. Projekt budowy tymczasowego mostu dla ruchu osobowego i kołowego, któryby stanowił pewną ulgę, upadł z niewiadomych powodów.

Sekcja handlowa wzywa Izbę P.-H. do podjęcia natychmiastowych kroków u władz centralnych i w Sejmie w sprawie naprawy mostów na Wiśle, a szczególnie w sprawie budowy mostu w Grudziądzu ,uważając problem ten jako jeden z najbardziej istotnych części odbudowy życia gospodarczego obu województw.

W sprawie Zakładów Gastronomicznych

Z kół inwalidów dochodzą niesprawdzone jeszcze wiadomości jakoby ukazać się miał niebawem dekret przewidujący wywłaszczenie 15% zakładów gastronomicznych na rzecz Związku Inwalidów bez odszkodowania. Sekcja Handlowa wzywa Izbę, aby sprawdziła wiarogodność tej informacji w Warszawie i w danym razie wszczęła energiczną kontrakcję przeciwko dekretowi podważającemu zasadę uznanej własności prywatnej.

W sprawie upaństwowienia przemysłu

Jedną z zasadniczych przesłanek ustawy z dnia 3 stycznia 1946 roku o przejęciu na własność Państwa podstawowych gałęzi produkcji był ostateczny termin do wszczęcia postępowania o upaństwowieniu do dnia 31 grudnia 1946 r.

Termin ten przedłużony został do dnia 31 marca 1947 r.

Plenarne Zebranie stwierdza, że przesunięcie terminu o 3 miesiące przedłużyło stan niepewności prawnej, hamującej inicjatywę prywatną.

Usunięcie tej niepewności prawnej leży w interesie nie tylko inicjatywy prywatnej, lecz i ogólnej gospodarki narodowej.

Wobec tego Plenarne Zebranie domaga się autorytatywnego uzgodnienia, że przedłużony termin jest ostateczny.

W sprawie taryfy kolejowej

1. Biorąc pod uwagę, że w najbliższym czasie mają być sukcesywnie podwyższane poszczególne grupy towarów w Taryfie Towarowej P.K.P., należałoby, uwzględniając specjalny odcinek morski, zwrócić się do Ministerstwa Komunikacji z prośbą o uzgadnianie podwyżek ze sferami portowymi, podchodząc do tego pod dwoma aspektami:

a) aspekt konkurencyjności portów w stosunku do własnego zaplecza południowego,
b) aspekt konkurencyjności portów odnośnie tranzytu.

Istnieje mianowicie obawa, że podnosząc taryfy do zresztą słusznej wysokości w stosunku do zwyżki innych kosztów stałych, nie uwzględni się w drodze odpowiedniej polityki taryfowej utworzenia jednoczesnego odpowiednich taryf wyjątkowych, których w obecnej taryfie P.K.P. nie ma.

2. Zwrócić się do odpowiednich władz z prośbą o wydanie zarządzenia przyjmowania obligacji PPOK. we wszystkich dziedzinach, w których przyjmowanie papierów wartościowych jest w formie kaucji czy też w innej formie praktykowane.

3. Zwrócić się do Ministerstwa Skarbu z prośbą o obniżenie podatku obrotowego, płaconego przez spedytorów portowych, nie mówimy już o pełnym zwolnieniu od podatku obrotowego, tak jak było przed wojną, lecz przynajmniej oparcie tego podatku na realnych składnikach wykładów i zarobków. Stawka podatku obrotowego, płacona przez spedytorów portowych, wynosi 4% od obrotu, a więc jest typową stawką płaconą przez pośredników. Tymczasem praktyka wykazuje, że wykłady rzeczowe spedytorów portowych w formie robocizny czy też innych świadczeń, jak kranowe etc., nie dających się obliczyć od obrotu a stanowiącej efektywny wykład związany z daną transakcją, wynoszą 6——85%. Jak z powyższego widocznym jest, wykłady rzeczowe poza kosztami handlowymi spedytorów równają się a często nawet znacznie przekraczają normalne wykłady kupieckie z tym jednakże, że kupiectwo płaci o wiele niższą stopę podatku obrotowego. W związku z tym należy interweniować jak wyżej w Ministerstwie Skarbu o odpowiednie obniżenie tegoż podatku.

Co to jest „zysk brutto" w handlu?

Naczelna Rada Zrzeszeń Kupieckich zakończyła pracę, zleconą jej przez Ministerstwo Aprowizacji i Handlu w sprawie ustalenia pojęcia „zysku brutto" w handlu.

Na podstawie materiałów opracowanych, przedyskutowanych i uzgodnionych z odpowiednimi rzeczoznawcami kalkulacji i księgowości, ustalono dokładną definicję zysku brutto w handlu. Jest nim różnica pomiędzy ceną sprzedażną towaru a kosztami nabycia zakupionych towarów. Zysk brutto obejmuje więc wszystkie koszty pośrednie, plus zysk netto, który zależny jest od branży, a więc od ceny jednostkowej, od obrotów i ewtl. ryzyka, związanego z psuciem się towarów, wzgl. wyjściem z mody itd.

Koszty pośrednie są to koszty prowadzenia przedsiębiorstwa, które nie dadzą się zaliczyć do kosztów, związanych z nabyciem danej partii towarów, np. koszty lokalu, personelu, podatków itp. (z wyłączeniem podatku dochodowego).

Zyskowność brutto winna być wyrażona w odpowiednich procentach, doliczanych do „kosztów nabycia" zakupywanych towarów.

W związku z ustaleniem tych pojęć Naczelna Rada Zrzeszeń Kupieckich opracowała schemat kalkulacji kosztów nabycia zakupywanych towarów i ceny sprzedażnej i stwierdziła, że za podstawę kalkulacyjną wszelkich towarów winien być brany z reguły koszt nabycia zakupionego towaru, a jedynie w nielicznych, wyjątkowych wypadkach może za podstawę kalkulacji być przyjęta „cena fakturowa". Wypadki tego rodzaju winny być, zdaniem naczelnej organizacji kupieckiej, ściśle określone i sprecyzowane.

Wobec tego, że za podstawę określenia procentowego zysku brutto przyjęty został koszt nabycia zakupywanych towarów, a dotychczasowa praktyka władz skarbowych określała zyskowność przedsiębiorstw zależnie od obrotu, czyli ceny sprzedażnej towaru. Rada Naczelna Zrzeszeń Kupieckich zwróciła się do Ministerstwa Aprowizacji i Handlu z prośbą o wystąpienie do Ministerstwa Skarbu z wyjaśnieniem zyskowności przedsiębiorstw dla celów podatkowych.

Składanie zeznań o obrocie i dochodzie za rok 1946

Związek Zrzeszeń Kupieckich Woj. Gdańskiego przypomina, że roczne zeznania o obrocie i dochodzie za cały rok 1946 należy złożyć w Urzędzie Skarbowym do końca lutego 1947 r. Na przedłużenie terminu w tym roku liczyć nie można.

Za niezłożenie zeznania w terminie grożą wysokie grzywny.

Zgłaszanie sprzedaży win

Wszystkie przedsiębiorstwa handlowe, sprzedające wina tak krajowe jak i zagraniczne, winny na specjalnych formularzach, wydawanych przez Urząd Akcyz i Monopoli Państwowych, dokonać w tym Urzędzie zgłoszenia sprzedaży win najpóźniej do końca lutego 1947 r.

W wypadku niezgłoszenia sprzedaży w terminie Urząd Akcyz i Monopoli Państwowych ma prawo wymierzania wysokich grzywien.

Marża zarobkowa przy detalicznej sprzedaży skóry miękkiej, twardej, gumy podeszwowej

Zarządzeniem z dnia 3.1 1947 r. L. dz. P—AP/V/le/1/17 Urząd Wojewódzki Gdański — Wydział Przemysłowy — ustalił marżę zarobkową dla sprzedaży detalicznej skóry miękkiej, twardej, gumy oraz gumy podeszwowej w wysokości 33% ceny zakupu towaru.

Do ceny sprzedażnej wolno doliczyć koszty transportu.

Wymiana samochodów zużytych na odnowione

Każdy posiadacz samochodów seryjnych tj. z dostaw UNRRA oraz GAZ i ZIS-ów może wymienić swoje zużyte samochody na całkowicie odnowione.

Zużyty samochód musi być jednak kompletny, a tym bardziej nie może być rozbity po ewentualnej katastrofie.

W tym celu posiadacz zgłasza się do Centrali Zbytu Samochodów dla załatwienia wstępnych formalności

(adres: Warszawa, ul. Żelazna 18 wejście przy wiadukcie przez bramę wjazdową, środkowy barak), posiadacze samochodów mieszkający poza Warszawą zgłaszają wnioski na wymianę pisemnie, podając wszystkie dane dotyczące wozu (nr silnika, podwozia, nr. rej. itp.).

Opłata za wymianę samochodu wynosi zł. 150.000.

Może być również wymieniony tylko sam silnik, a opłata wynosi wtedy zł. 60.000.

Przy zawieraniu transakcji, klient wpłaca 50% należności, otrzymuje **zlecenie** na odprowadzenie swego samochodu do właściwych Państwowych Zakładów Samochodowych I BON na odbiór odnowionego wozu. Dla ułatwienia transakcji 50% zaliczka może być wpłacona na r-k żyrowy w Narodowym Banku Polskim na konto Centrali Zbytu Samochodów — Dyrekcja w Warszawie. Odpowiednie dokumenty zostaną przesłane pocztą.

Po odprowadzeniu samochodu do właściwego P. Z. S. — klientowi na posiadanym bonie zostaje wpisany termin odbioru wozu odnowionego. Może się złożyć, że klient otrzyma natychmiast wóz odnowiony. Przy odbiorze odnowionego samochodu klient uiszcza resztę należności, a P. Z. S. wręcza klientowi 3 miesięczną **gwarancję.**

Opony nadające się do regeneracji P. Z. S. zatrzymuje, wydając w zamian regenerowane za odpowiednią zapłatą. samochód może być oddany do naprawy z akumulatorem lub bez. W takim stanie klient otrzymuje wóz odnowiony. Za naprawę i ładowanie akumulatorów P. Z. S. pobiera dodatkową opłatę. Samochody dostarczone są do wskazanego P.Z.S. na koszt i ryzyko klienta.

Butelkowa sprzedaż oleju jadalnego

Państwowe Zjednoczenie Przemysłu Olejarskiego, Oddział Sprzedaży w Gdyni, ul. Sienkiewicza 27, telefon 267-18, donosi, że uruchomiło sprzedaż butelkowego oleju rzepakowego rafinowanego jadalnego, nadającego się również do sałatek, majonezów itp. po cenach loco ich magazyn jak poniżej:

butelka	1 litr.	zł. 416
butelka	1/2 litr.	zł. 213
butelka	1/4 litr.	zł. 111

przy czym sklepy detaliczne są obowiązane przy sprzedaży przestrzegać następujących maksymalnych cen detalicznych dla konsumenta:

butelka	1 litr.	zł. 475
butelka	1/2 litr.	zł. 245
butelka	1/4 litr.	zł. 125

W chwili obecnej wobec braku asortymentu odpowiednich butelek P. Z. P. O. dysponuje wyłącznie olejem w opakowaniu 1/2 litrowym.

Warunki płatności:

Płatne po otrzymaniu potwierdzenia zamówienia na konto P. K. O. w Gdyni Nr XI—131.

Warunki dostaw:

Odbioru i ekspedycji towaru dokonuje odbiorca. Dla usprawnienia ekspedycji, odbiorcy winni przy zgłoszeniu po odbiór oleju posiadać własne skrzynki monopolowe na butelki 1/2 litrowe.

W interesie odbiorców byłoby dokonanie większych zamówień zbiorowych oraz wydelegowanie swojego przedstawiciela dla dopilnowania ekspedycji — co zmniejszyłoby ogólne koszty dostawy.

Przy zamówieniu należy podać nr. karty rejestracyjnej Urząd i datę wystawienia.

O reorganizację hurtu tekstylnego

Zrzeszenie hurtowników branży włókienniczej w Łodzi przedstawiło Ministerstwu Aprowizacji i Handlu nowy projekt reorganizacji hurtowej sieci rozdzielczej tej branży w Polsce pod kątem widzenia właściwego rozmieszczenia hurtowni w terenie. W szczególności chodzi tu o zlikwidowanie przerostów w Łodzi i stworzenie warunków dla powstania hurtowni tam, gdzie tego domaga się życie.

Zakup towarów włókienniczych „Społem"

Kupcy prywatni, należący do Zrzeszeń terenowych, mają możność zaopatrywania się w artykuły włókiennicze w „Społem" na następujących warunkach:

Zawarte między Naczelną Radą Zrzeszeń Kupieckich R. P. a „Społem" porozumienie przewiduje, że kupcy prywatni zrzeszeni w organizacjach kupieckich zaopatrywani będą w towary włókiennicze przez placówki „Społem" w drugiej kolejności tj. bezpośrednio po zaopatrzeniu spółdzielni.

Zainteresowani kupcy winni przy zakupie przedłożyć:

a) legitymację członkowską,
b) kartę rejestracyjną, ostemplowaną przez terytorialne zrzeszenie kupieckie.

W celu zorientowania „Społem", kto jest uprawniony do zakupu towarów włókienniczych Związek Zrzeszeń Kupieckich przedłożył „Społem" Okręgu Gdańskiego wykaz wszystkich kupców zrzeszonych branży włókienniczej województwa gdańskiego.

Podaje się również do wiadomości, że „Społem" Okręg Gdański wyraziło gotowość poszerzenia sieci sklepów prywatnych, rozprowadzających artykuły włókiennicze w ramach akcji „Przemysł dla wsi". Zainteresowani kupcy winni wnieść podania do naszego Związku za pośrednictwem swych organizacji terenowych.

Komunikat Centrali Eksploatacji Przemysłu Uzdrowiskowego

Centrala Eksploatacji Przemysłu Uzdrowiskowego, Warszawa, Bagatela 10 m. 34 komunikuje, że dysponuje następującymi produktami:

1. Mineralne wody stołowe (Ciechocinek, Krynica, Polanica).
2. Wody lecznicze (Ciechocinek, Krynica, Polanica, Solice, Kudowa, Szczawnica).
3. Sole do kąpieli (Ciechocinek, Iwonicz).
4. Okłady borowinowe (Ciechocinek).

Zainteresowani kupcy, reflektujący na uzyskanie przedstawicielstwa, winni zgłosić się bezpośrednio pod wyżej podanym adresem.

Potrącenie opłat na Pomoc Zimową od podstawy opodatkowania podatku dochodowego

Ministerstwo Skarbu poleciło zaliczyć do kosztów potrącalnych należycie udokumentowane świadczenia pieniężne i rzeczowe, poniesione w latach 1946—1947 na Pomoc Zimową przez podatników prowadzących prawidłowe księgi handlowe.

Składanie miesięcznych zeznań o obrocie i dochodzie

Związek Zrzeszeń Kupieckich Woj. Gdańskiego przypomina, że miesięczne zeznania o obrocie i dochodzie należy składać do 15 każdego miesiąca następującego bezpośrednio po miesiącu, którego zeznanie dotyczy.

W wypadku niezłożenia w terminie zeznania Urzędy Skarbowe mają prawo wymierzać wysokie grzywny.

Możliwości zakupu samochodów ciężarowych i osobowych

Naczelna Rada Zrzeszeń Kupieckich R. P. komunikuje:

„Państwowe Zakłady i Warsztaty Samochodowe zaoferowały nam w dniu dzisiejszym dla sektora prywatnego

I. **Samochody ciężarowe „GAZ" — 1,5 ton prod. ros., konstr. Ford** — na następujących warunkach:
1) cena zł. 250.000 — do 270.000 — (jednakowa dla wszystkich sektorów),
2) 50% tej sumy płatne przy zamówieniu,
3) termin dostawy: w ciągu marca — kwietnia w zależności od wpływu zamówienia,
4) odbiór wozu: Łódź, Gliwice, częściowo i w Warszawie.

Wozy są po kapitalnym remoncie, posiadają pełne wyposażenie, opony (25% zużycia), 1 koło zapasowe, bez narzędzi, malowane na kolor szary lub zielony (stos. do życzenia).

Napęd benzynowy, zużycie 16 — 18 litrów.

Do dnia 20.2 rb. Naczelna Rada ma złożyć w P. Z. W. S. wiążące zamówienia.

II. **Wozy osobowe marki D. K. W.**

Cena ok. 300.000 zł. bez ogumienia, również po kapitalnym remoncie.

W dalszej kolejności będą wozy osobowe marki „Adler" i „Opel".

„Listy żelazne" dla nowo zakładanych przedsiębiorstw nieulegających nacjonalizacji

Z dniem 20 grudnia 1946 r. weszło w życie rozporządzenie wykonawcze Ministrów Przemysłu oraz Aprowizacji i Hadlu z dnia 30 października 1946 r. (Dz. U. R. P. Nr 70 poz. 385) do ustawy z dnia 3 stycznia 1946 r. o zakładaniu nowych przedsiębiorstw i o popieraniu inicjatywy prywatnej w przemyśle i handlu.

W myśl powyższego rozporządzenia wykonawczego wniosek o wy-

danie zaświadczenia, że nowo zakładane przedsiębiorstwo nie należy do kategorii przedsiębiorstw podlegających przejęciu przez Państwo, — należy zgłosić do władzy przemysłowej II — instancji (wojewódzkiej), właściwej ze względu na miejsce położenia (siedzibę) przedsiębiorstwa.

Wniosek można zgłosić bezpośrednio lub za pośrednictwem właściwych zrzeszeń gospodarczych.

We wniosku należy wymienić nazwę (firmę) i przedmiot przedsiębiorstwa oraz miejsce jego położenia.

Wspomniana władza winna w ciągu dwóch tygodni od daty złożenia wniosku wydać żądane zaświadczenie. To zaświadczenie ma wymieniać nazwę (firmę) i przedmiot przedsiębiorstwa oraz miejsce jego położenia (siedzibę). Nadto w odniesieniu do przedsiębiorstw, dla założenia których — ze względu na ich zdolność produkcyjną — wymagana jest koncesja, omawiane zaświadczenie ma wyszczególniać maksymalną wysokość produkcyjną.

W przypadku niezałatwienia przez wspomnianą władzę sprawy w ciągu dwóch tygodni od złożenia wniosku, strona może żądać przekazania sprawy (prawo dewolucji) właściwemu ze względu na rodzaj przedsiębiorstwa Ministrowi. Opisany tryb postępowania ma zastosowanie także do wniosków o wydanie zaświadczenia, że nowo zakładane przedsiębiorstwo nie wymaga koncesji, przewidzianej w art. 4 ustawy nacjonalizacyjnej z dnia 3 stycznia 1946 r. (Dz. U. R. P. Nr 3, poz. 17.)

ZAŁATWIANIE SPRAW PRZEZ WŁADZE SKARBOWE

Do jednej z poważniejszych bolączek w postępowaniu podatkowym należała dotąd przewlekłość załatwiania spraw przez władze skarbowe.

Zdarzało się niejdnokrotnie, że podatnicy czekali długi okres czasu na decyzje władz skarbowych. Tego rodzaju przewlekłość w załatwieniu spraw narażała ich niejednokrotnie na poważne straty.

Dekret o postępowaniu podatkowym z dnia 16.5 1946 r. (Dz. U. R. P. Nr 27, poz. 174) stara się uzdrowić stosunki, panujące na tym odcinku. Według art. 121 przytoczonego dekretu władze skarbowe mają obowiązek załatwiania spraw bez niepotrzebnej zwłoki i przy tym tak, aby nie ucierpiał interes publiczny ani uprawnione interesy stron. Sprawy, nie wymagające zbierania wstępnych informacji, przeprwadzenia dochodzeń itd., winny być z reguły załatwiane niezwłocznie, o ile możności w formie ustnej.

Załatwiając sprawę pisemnie władza winna czynić to z możliwym pośpiechem, w każdym razie tak, aby sprawa została zakończona przez władzę podatkową najpóźniej w ciągu 3 miesięcy, a jeśli ma być załatwiona po porozumieniu się z inną władzą — najpóźniej w ciągu 5 miesięcy. Jeżeli w terminie wyżej ustalonym władza sprawy całkowicie nie załatwi, strona ma prawo żądania przekazania jej celem załatwienia do instytucji wyższej.

Podanie strony władza podatkowa winna przekazać instancji wyższej najdalej w ciągu 3 dni.

DECYZJE USTNE W POSTĘPOWANIU PODATKOWYM

Dekret o postępowaniu podatkowym nie tylko dopuszcza, ale nawet wyraźnie zaleca wydawanie decyzji w formie ustnej. Art. 138 ust. 1 wprowadza jako zasadę ustne ogłaszanie decyzji, wydanej w obecności stron. Decyzja ustna wydana i ogłoszona w obecności strony, stanowi istotną część czynności urzędowej i winna być utrwalona w formie protokółu wzgl. adnotacji na akcie.

Strona niezadowolona ustnym ogłoszeniem decyzji ma prawo zgłosić natychmiast żądanie doręczenia decyzji na piśmie. W takim razie, jeżeli decyzja ta nie jest natychmiast wykonalna, uważa się dzień doręczenia decyzji na piśmie za dzień jej doręczenia.

UDZIAŁ PODATNIKA W PRZESŁUCHANIU ŚWIADKÓW I BIEGŁYCH W POSTĘPOWANIU PODATKOWYM

Art. 100 dekretu z dnia 16.5 1946 o postępowaniu podatkowym (Dz. U. R. P. Nr 27, poz. 174) stanowi, że strony mają prawo uczestniczyć w przesłuchaniu świadków i biegłych. W tym celu władza ma obowiązek zawiadomić je o terminie przesłuchania.

Współudział w przesłuchaniu polega również na prawie zadawania świadkom i biegłym pytań.

Przytoczony wyżej przepis ma doniosłe znaczenie dla podatników, umożliwia im bowiem należytą obronę interesów.

WZNOWIENIE POSTĘPOWANIA W SPRAWACH PODATKOWYCH Z URZĘDU NA KORZYŚĆ PODATNIKA

W sprawie zakończonej decyzją, od której nie służy odwołanie, może nastąpić wznowienie postępowania:

1. Jeżeli decyzja została spowodowana przez sfałszowanie lub przedstawienie sfałszowanego dokumentu, przez fałszywe zeznanie świadka, biegłego, lub tłumacza, przekupstwo, lub inny czyn karalny sądownie.
2. Jeżeli wyjdą na jaw istotne dla sprawy okoliczności faktyczne, które istniały już przed wydaniem decyzji, lub nowe środki dowodowe, o ile okoliczności te i środki w toku postępowania nie były znane władzy rozstrzygającej lub nie mogły być wówczas powołane przez stronę zainteresowaną, we wznowieniu bez jej winy.
3. Jeżeli władza właściwa do rozstrzygnięcia pytania wstępnego zdecydowała o nim w istotnych punktach odmiennie od oceny pytania, przyjętej za podstawę decyzji art. 156 dekretu o postępowaniu podatkowym.

Wznowienie postępowania władza zarządza albo na wniosek zainteresowanej strony albo z urzędu.

TRYB KONCESJONOWANIA NOWO ZAKŁADANYCH PRZEDSIĘBIORSTW W GAŁĘZIACH PRZEMYSŁU I KOMUNIKACJI, ULEGAJĄCYCH PRZEJĘCIU NA WŁASNOŚĆ PAŃSTWA.

Z mocy art. 4 ustawy nacjonalizacyjnej z dnia 3 stycznia 1946 r. (Dz, U. R. P. Nr 3, poz. 17) założenie nowych przedsiębiorstw w gałęziach przemysłu i komunikacji, ulegającej przejęciu na własność Państwa w myśl art. 3 ustęp 1 lit. A i C. tejże ustawy, wymaga uprzedniego uzyskania koncesji.

W branżach, przy których o przejęciu na własność Państwa decyduje maksymalna norma zatrudnienia (art. 3 ustęp 1 lit. B tejże ustawy) — nie potrzeba więc koncesji dla założenia nowych przedsiębiorstw przemysłowych, zdolnych zatrudnić przy produkcji na jedną zmianę więcej dla których rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 września 1946 r. (Dz. U.R. P.) podwyższyło tę maksymalną normę. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17 października 1946 r. (Dz. U. R. P. Nr 73 poz. 347) unormowało tryb udzielania omawianych koncesyj. Jeżeli przepisy szczególne nie stanowią inaczej, koncesja nie będzie wymagana dla założenia — browarów, o zdolności produkcyjnej poniżej 15.00 hl rocznie, młynów zbożowych o zdolności przemiałowej poniżej 15 ton zboża na dobę, olejarni o zdolności produkcyjnej poniżej 500 ton rocznie, drobnych zakładów przemysłu włókienniczego (czyli nie objętymi normami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 października 1946 Dz. U.R.P. Nr 62 poz. 343), — oraz drobnych zakładów przemysłu poligraficznego i drukarń.

Podanie o koncesję składać należy właściwemu ze względu na rodzaj przedsiębiorstwa Ministrowi z odpisem dla Prezesa Centralnego Urzędu Planowania.

Do podania należy dołączyć:

a) wyciąg z rejestru handlowego, albo projekt umowy spółki lub statutu, o ile dla prowadzenia przedsiębiorstwa koncesjonowanego ma być utworzona osoba prawna,

b) opis planowanego przedmiotu przedsiębiorstwa koncesjonowanego ma być utworzona osoba prawna,

b) opis planowanego przedmiotu przedsiębiorstwa i zakresu produkcji,

c) plan finansowania produkcji z podaniem rodzaju i wysokości kapitałów, przeznaczonych dla założenia i prowadzenia przedsiębiorstwa.

Począwszy od dnia 28 listopada 1946 r. koncesje wydaje właściwy ze względu na rodzaj przedsiębiorstwa minister. Koncesja winna wymieniać firmę, miejsce położenia przedsiębiorstwa, jego zakres i przedmiot działania oraz szczególne warunki udzielenia koncesji.

ZARZĄDZENIE

Urzędu Wojewódzkiego Gdańskiego, Wydział Aprowizacji i Handlu z dnia 7.2 1947 w sprawie zakupu towarów włókienniczych w P. C. H. L. dz. AH/H/II—7—8.

Na skutek interwencji Zw. Zrzeszeń Kupieckich Woj. Gdańskiego i za zgodą p. o. Wojewody Gdańskiego, Wojewódzki Wydział Aprowizacji i Handlu uzupełnia pismo z dnia 19-go grudnia 1946 r. jak następuje:

1. Znosi się ograniczenie ilościowe ustalone w pkt. 2 wyżej cytowanego pisma, z tym, że P. C. H. w Sopocie, Gdyni oraz podległe im agentury, mogą zaopatrywać w tekstylia i galanterię (trykotaże, bielizna itp.) wszystkich kupców zrzeszonych, którzy byli członkami Zrzeszenia Kupieckiego dnia 1 lutego 1947 r. i wykażą się ważną kartą rejestracyjną.

2. Przy sprzedaży towaru należy dbać o czystość branży t. zn., że posiadającym karty rejestracyjne na tekstylia, należy sprzedawać tylko wyroby tekstylne. Posiadającym karty rejestracyjne na galanterię, tylko wyroby galanteryjne, zaś wszystkie wyroby można sprzedawać tym, którzy mają karty rejestracyjne na galanterię i tekstylia.

3. P. C. H. ma prawo ustalić ilość towarów oddawanych poszczególnemu kupcowi w zależności od tego, ile dany kupiec równocześnie odbiera towarów na który pokup jest mniejszy.

4. Warunkiem sprzedaży ma być:
   a) stałe utrzymywanie w oknie wystawowym przedsiębiorstwa handlowego wzorów (próbek) towarów pochodzących od P. C. H. z wyraźnym podaniem źródła pochodzenia,
   b) utrzymywanie w przedsiębiorstwie ważnego i aktualnego cennika na wszystkie wyroby P. C. H. znajdujące się na składzie,
   c) prowadzenie przez kupca oddzielnej księgi obrotu towarami P. C. H. (zgodnie z pkt. 6 pisma z dnia 19.12 1946) z tym, że kontrola ma mieć możność stwierdzenia w każdej chwili, czy kupiec zgodnie z zobowiązaniem towar faktycznie rozsprzedaje pomiędzy konsumentów po cenie ustalonej dla detalu, a nie odsprzedaje towaru w hurcie,
   d) kupcom, którzyby nie dotrzymali jednego z powyższych warunków należy bezzwłocznie odebrać prawo dalszych zakupów w P. C. H. donosząc o tym do Urzędu Wojewódzkiego i do Związku Zrzeszeń Kupieckich.

5. Na P. C. H. i Związek Zrzeszeń Kupieckich nakłada się obowiązek dokonywania u kupców otrzymujących towary od P. C. H. kontroli czy zarządzenia powyższe są honorowane. Kontroli dokonuje P. C. H. przez wyłonione w terenie Kupieckie Komisje Społeczne. Raporty z przeprowadzonych kontroli wraz z uwagami o zaobserwowanych dezyderatach należy przesłać do Urzędu Wojewódzkiego Gdańskiego — Wydział Aprowizacji i Handlu — Oddział Handlu.

6. Za ścisłe wykonanie powyższego zarządzenia odpowiedzialne są wobec władz P. C. H. i Zw. Zrzeszeń Kupieckich Woj. Gdańskiego.

ROZPORZĄDZENIE

w sprawie handlu dziczyzną oraz w sprawie zakazu używania w okresie ochronnym mięsa zwierzyny dzikiej w jadłodajniach, restauracjach, bufetach itp.

Na podstawie rozporządzenia Prezydenta R. P. z dnia 3.12 1927 r. o prawie łowieckim (Dz. U. R. P. Nr 110 z dnia 14.12 1927) rozszerzonego rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 6.9 1946 o ochronie niektórych zwierząt łownych (Dz. U. R. P. Nr 46 z nia 30.9 1946 r. poz. 263), zarządzam co następuje:

1. Nadleśnictwa Państwowe na terenie Województwa Gdańskiego będą wydawać myśliwym dokonywującym w lasach państwowych odstrzału zwierzyny łownej, zaświadczenia w dwóch egzemplarzach, o pochodzeniu ubitej zwierzyny.
2. Zaświadczenie to będzie służyło jako dowód legalnego odstrzału w razie zamierzonej sprzedaży ubitej zwierzyny handlarzom dziczyzny i zakładom gastronomicznym, które przy zakupie winny od sprzedającego otrzymać jeden egzemplarz omawianego zaświadczenia o pochodzeniu zakupionej dziczyzny.
3. Po upływie 10 dni od rozpoczęcia czasu ochronnego, sprzedawanie, kupowanie, przewożenie objętej ochroną zwierzyny, jak również podawanie potraw z dziczyzny w wszelkiego rodzaju jadłodajniach, restauracjach, bufetach itp. jest wzbronione.
4. Naruszenie przepisów niniejszego rozporządzenia będzie karane z mocy art. 80 rozporządzenia Prezydenta R. P. z dnia 3.12 1927 o prawie łowieckim (Dz. U. R. P. Nr 110 z dnia 14.12 1927) i dekretu z dn. 16.11 1945 r. o podwyższeniu grzywien kar pieniężnych kar porządkowych oraz nawiązek (Dz. U. R. P. Nr 56, poz. 312 z dnia 16.12 1945 r.).
5. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1.2 1947 r.

WOJEWODA GDAŃSKI
(—) Inż. St. Zrałek

Gdańsk, dnia 24.1 1947 r.

Rynki towarów kolonialnych

RYŻ:
Egipt

Zebrano w r. 1946 między 803.250 i 850.500 ton metr. ryżu niełuszczonego, stanowiących od 530.000 do 565.000 ton ryżu łuszczonego. Eksportowano około 150.000 ton metr. nadmiaru ryżu łuszczonego.

OWOCE POŁUDNIOWE:
Palestyna

Oficjalnie podane cyfry na zbiory owoców południowych w Palestynie wykazują 10.290.000 skrzyń, z czego przypada 7.500.000 skrzyń na pomarańcze Shamouti, 1.100.000 na grapefruity i 1.250.000 na pomarańcze typu Valencia oraz 440.000 skrzyń na cytryny.

Na podstawie porozumienia z Bryt. Ministerstwem Aprowizacji 6.500.000 skrzyń z tych zbiorów sprzedane będą Anglii. Powodem tego stosunkowo wielkiego zamówienia jest nieszczególna sytuacja zbiorów tych owoców na rynku hiszpańskim i południowo-afrykańskim. Cena wynosi sh 16/9 za skrzynię gatunku Shamouti, Valencia lub grapefruity i jest o 25% wyższa od sh 13/— płaconych w roku 1945/46. Obejmuje ona koszta zbierania, opakowanie, jak również i transport do portów palestyńskich. — W dodatku poza powyższym kontraktem, 250.000 skrzyń dostarczone zostaną Irlandii.

Z powodu tak wielkich zakupów ze strony rządu brytyjskiego, jedynie 1.500.000 skrzyń pozostanie na eksport do innych państw europejskich.

Hiszpania

Zbiory owoców południowych w roku 1945/46 znacznie ucierpiały z powodu mrozów w styczniu 1946 r. Zbiory pomarańcz wyniosły jedynie ok. 400.000 ton metr., dalsze 300.000 ton metr. uległy zniszczeniu. Z powyższych 400.000 ton, 220.000 pozostało na rynku wewnętrznym, a reszta doszła do eksportu. — Zbiory 1946/47 r. wyniosą przypuszczalnie 500.000 ton metr., z czego tylko połowa dopuszczona będzie do eksportu.

Cytryny: Z powodu braku sztucznego nawozu, dużo cytryn opadło, a mrozy spowodowały dalsze szkody, tak że ogółem stracono nieomal połowę zbioru i zebrano jedynie 15.000 ton. Z eksportowanych 8.792 ton metr., 2.978 poszło do Szwajcarii, 2.541 do Danii, 2.250 ton do Szwecji, a pozostałość do Norwegii, Belgii i Holandii.

MIÓD:
Guatemala

W r. 1945 eksportowano 4.034.016 lbs. miodu wart. $ 420.555 i 41.571 lbs. wosku pszczelnego wartości $ 15.865 (1944 — 3.495.606 lbs. wartości $ 300.852).

A. Wiatrak

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:
Kroniki Deleg. Rządu: Mgr Antoni Skotnicki
Kroniki Kupieckiej: Mgr Tadeusz Kaszyński
Kroniki Rynków Kolonialnych: Aleksander Wiatrak

Wydawnictwo Izby Przemysłowo-Handlowej
REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Gdynia: Świętojańska 99 — Tel. 27-242
P. K. O. XI - 111
Redaktor naczelny Mgr. KAZIMIERZ ZAGÓRNY

OGŁOSZENIA przyjmuje „MAT" — Biuro ogłoszeń Morskiej Agencji Telegraficznej w Gdyni, ul. Świętojańska 99, tel. 27-242
P. K. O. 40-87

Tłoczono w Drukarni Nr 8 Spółdzielni Wydawniczej „Czytelnik", Gdynia, ul. Mściwoja Nr 7, tel. 26-239. W-03661